

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perkembangan suatu kota tidak akan terlepas dari faktor penduduk dan aktivitas kehidupannya yang selalu meningkat, seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dan semakin kompleksnya kegiatan penduduk perkotaan maka kebutuhan sarana transportasi semakin meningkat. Pertumbuhan pada sektor ekonomi memberi dampak terutama di kawasan perkotaan. Hal ini terlihat dengan terpusatnya penduduk di pusat kota-kota besar dan metropolitan. Dewasa ini tingkat pertumbuhan penduduk perkotaan telah mencapai  $\pm 4\%$  per tahun, lebih tinggi dari tingkat pertumbuhan penduduk rata-rata nasional yang hanya mencapai  $\pm 1,8\%$ . Sampai akhir 1995 sejumlah 90 juta dari 200 juta penduduk atau 45% dari total penduduk nasional tinggal di wilayah perkotaan, dimana 60,5% dari penduduk perkotaan tersebut tinggal di kota-kota besar, metropolitan dan megapolitan. Dengan gejala seperti dapat diperkirakan pada tahun 2018 penduduk perkotaan akan mencapai 52% atau sekitar 140 juta jiwa penduduk perkotaan dari sekitar 270 juta jiwa penduduk Indonesia (Asdep Urusan Pengendalian Pencemaran Emisi Sumber Bergerak KLH RI, 2008)

Hal ini dapat ditunjukkan dari semakin banyaknya kendaraan yang beroperasi di jalan, baik kendaraan pribadi maupun umum. Berkembangnya dunia transportasi, tentunya juga menciptakan permasalahan. Penyebab permasalahan transportasi adalah bahwa tingkat pertumbuhan prasarana transportasi tidak bisa mengejar tingginya tingkat pertumbuhan kebutuhan akan transportasi (Tamin,1997). Oleh karena itu, untuk meningkatkan prasarana transportasi pemerintah harus banyak melakukan kajian transportasi dan juga harus memperhatikan keseimbangan lalu lintas.

Ada tiga pilar yang menyokong keseimbangan sistem lalu-lintas di wilayah kota, yaitu: perencanaan guna lahan, pembatasan lalu-lintas mobil pribadi, dan pengembangan transportasi umum. Ketiga pilar ini harus seimbang, karena hanya dengan kombinasi yang seimbang sistem dapat berhasil. Dari ketiga pilar tersebut, yang pertama, perencanaan guna lahan, khususnya yang menyangkut kebijakan kepadatan kota (*urban density*), merupakan kajian yang menarik. Kebijakan tentang kepadatan kota bukan merupakan kebijakan transportasi, tetapi kebijakan ini mempunyai dampak langsung dan tak-langsung terhadap

sistem transportasi kota (Kepadatan Kota dalam Perspektif Pembangunan Transportasi Berkelanjutan – Bambang Haryadi & Bambang Riyanto, 2007).

Sistem transportasi kota terbentuk akibat adanya interaksi antara aspek tata guna lahan, sarana dan prasarana perjalanan dan pola aktivitas perjalanan pengguna sistem transportasi tersebut. Kebutuhan lahan di kawasan perkotaan semakin meningkat dengan bertambahnya pertumbuhan penduduk. Tata Guna Lahan (*land use planning*) adalah pengaturan penggunaan lahan (Jayadinata, 1999:10). Tata Guna Lahan menurut Undang-Undang Pokok Agraria adalah struktur dan pola pemanfaatan tanah, baik yang direncanakan maupun tidak, yang meliputi persediaan tanah, peruntukan tanah, penggunaan tanah dan pemeliharannya. Semakin tinggi pertumbuhan penduduk, semakin tinggi pula kegiatan sosial ekonomi yang menyertainya. Sebaran geografi antara tata guna lahan serta kapasitas dan fasilitas transportasi digabung bersama untuk mendapatkan volume dan pola lalu lintas. Volume dan pola lalu lintas pada jaringan transportasi akan mempunyai efek timbal balik terhadap tata guna lahan.

Tata guna lahan yang ada di suatu kota memiliki karakteristik yang berbeda-beda, begitu pula dengan tarikan dan bangkitan pergerakannya pun berbeda. Besarnya pertumbuhan penduduk secara tidak langsung memberikan pengaruh terhadap tata guna lahan yang ada di kota itu sendiri. Kota Kupang merupakan salah satu kota berkembang yang memiliki pertumbuhan penduduk cukup besar

Peningkatan jumlah penduduk yang diiringi oleh peningkatan aktivitas penduduk menjadikan Kota Kupang suatu wilayah yang berkembang. Perkembangan Kota tersebut akan mendorong adanya pembangunan infrastruktur jalan dan penyediaan transportasi demi menunjang aktivitas-aktivitas masyarakat di kota tersebut. Jumlah penduduk yang terus meningkat berakibat pada meningkatnya jumlah pergerakan atau mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kehidupan. Tofa (Maulafa) merupakan salah satu kawasan berkembang yang ada di Kota Kupang. Kawasan Tofa (Maulafa) merupakan kawasan yang sistem jaringan jalannya merupakan jaringan sekunder yang dimana fungsi kawasan tersebut sebagai tempat permukiman, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, serta kegiatan ekonomi. Volume kendaraan yang melintasi jalan sepanjang kawasan Tofa relatif menyebabkan terjadinya polusi udara serta kebisingan yang akan mengganggu aktivitas masyarakat. Polusi udara secara umum diterima sebagai salah satu faktor pemicu ketidaknyamanan yang pada akhirnya dapat bermuara pada gangguan kelancaran pekerjaan serta perubahan perilaku pengguna jalan.

Volume kendaraan yang makin meningkat menyebabkan kecepatan kendaraan menjadi menurun.

Masalah lalu lintas yang terjadi di kawasan Tofa di karenakan adanya berbagai macam aktivitas perdagangan dan jasa sehingga memunculkan bangkitan lalu lintas yang kemudian berdampak pada titik-titik sebaran bangkitan pergerakan. Perkembangan lalu lintas yang terjadi menunjukkan adanya perubahan tata guna lahan sebagai kegiatan masyarakat. Koridor jalan kawasan Tofa mempunyai tata guna lahan yang bercampur (*mixed used*) yaitu: perkantoran, permukiman, pendidikan dan pertokoan. Perkembangan kawasan tersebut menjadikan kawasan tersebut pusat kegiatan ekonomi berupa pertokoan. Adanya penggunaan lahan saat ini membuat kawasan tersebut menjadi makin penting dalam aspek transportasi yaitu sebagai zona tarikan perjalanan. Keberadaan berbagai jenis guna lahan disekitar kawasan tersebut akan mempengaruhi jumlah volume tarikan perjalanan yang berpotensi membebani jaringan jalan yang ada sehingga akan mempengaruhi kinerja jalan saat ini maupun di masa mendatang.

Akibat dari beberapa permasalahan yang terjadi di kawasan Tofa (Maulafa) yang merupakan salah satu kawasan yang menjadi pusat kegiatan sosial ekonomi karena di kawasan ini terdapat pusat perbelanjaan, maka untuk mengkaji permasalahan yang telah dikemukakan diatas, pada penelitian ini penulis mengambil judul **“ANALISIS DAMPAK PERUBAHAN TATA GUNA LAHAN TERHADAP DAYA DUKUNG DAN TAMPUNG KAWASAN (Studi Kasus Jalan Amabi, Tofa-Maulafa)”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dari latar belakang diatas ada beberapa permasalahan yang akan dibahas pada penelitian tugas akhir ini, antara lain:

1. Bagaimana pengaruh perubahan tata guna lahan pada kawasan ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa?
2. Bagaimana kondisi daya dukung dan daya tampung kawasan pada ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa?
3. Bagaimana tingkat pencemaran udara akibat aktivitas lalu lintas pada kawasan ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini yaitu:

- 1 Mengetahui perubahan tata guna lahan lahan pada kawasan ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa

- 2 Mengetahui kondisi daya dukung dan daya tampung kawasan pada ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa
- 3 Mengetahui tingkat pencemaran udara akibat aktivitas lalu lintas pada kawasan ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa

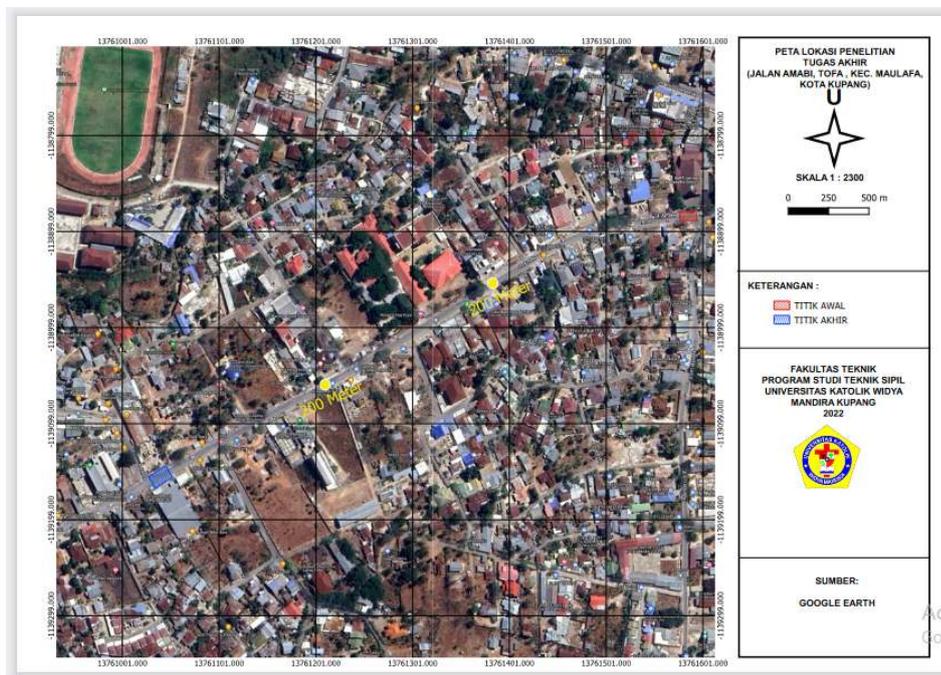
#### 1.4 Manfaat Penelitian

1. Dapat mengetahui perubahan tata guna lahan pada kawasan ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa
2. Dapat Mengetahui kondisi daya dukung dan daya tampung kawasan pada ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa
3. Dapat mengetahui tingkat pencemaran udara akibat aktivitas lalu lintas pada kawasan ruas Jalan Amabi, Tofa-Maulafa

#### 1.5 Batasan Masalah

Penelitian ini lebih difokuskan sesuai dengan tujuan penelitian. Agar masalah dapat dikaji dan dibahas secara mendalam, maka perlu diberi batasan sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ditinjau pada ruas jalan kawasan Tofa (Maulafa) depan Gereja GMIT Maranatha (Sta+0.00 m) sampai depan bengkel mobil Virgo Bagus (Sta+0.600 m), Kecamatan Maulafa , Kota Kupang.



**Gambar 1.1 Lokasi Penelitian**

2. Survey pengumpulan data dilakukan 9 jam sehari yaitu 3 jam pada pagi hari, 3 jam pada siang hari dan 3 jam pada sore hari. Survei mulai

dilakukan pada pukul 09:00 sesuai jam mulai aktivitas setiap pusat kegiatan/usaha pada Kawasan Tofa

3. Pada penelitian ini difokuskan pada daya dukung kawasan yaitu jenis peruntukkan lahan dan ketersediaan lahan serta daya tampung kawasan yaitu kapasitas jalan
4. Untuk data volume, kecepatan, polusi udara, dilakukan survey pada kendaraan beroda dua dan kendaraan beroda empat.
5. Jenis Polutan yang diteliti yaitu konsentrasi karbonmonoksida (CO) dan tingkat asap (S)

### 1.6 Keterkaitan Dengan Peneliti Terdahulu

Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Peneliti Terdahulu

No	Nama	Judul	Tahun	Persamaan	Perbedaan
1.	Mega Yunanda	Analisis Daya Dukung dan Daya Tampung Pengembangan Perumahan dan Permukiman Provinsi Banten	2019	Meneliti tentang Daya dukung dan Daya Tampung Lahan	Lokasi yang ditinjau: Penelitian terdahulu lokasinya di Provinsi Banten sedangkan penelitian ini Lokasinya Di Provinsi NTT, Kota Kupang, Tofa (Maulafa)
2.	AYN Terto Djen Don Gaspar N. da Costa	Identifikasi Tingkat Pencemaran Udara Akibat Aktivitas Transportasi	2014	Metode yang digunakan Meneliti tentang kadar polusi udara akibat aktivitas lalu lintas	Lokasi yang ditinjau