

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan waktu, penggunaan lahan dan transportasi perkotaan menjadi satu bagian yang tak terpisahkan. Dalam perencanaan, penggunaan lahan dan transportasi memiliki tujuan yang terarah dan spesifik. Dalam sistem transportasi, tujuan perencanaan adalah menyediakan fasilitas untuk pergerakan penumpang atau masyarakat dan barang dari satu tempat ke tempat lain atau dari berbagai pemanfaatan lahan. Sedangkan dalam penggunaan lahan, tujuan dari perencanaan adalah untuk tercapainya fungsi bangunan dan harus menguntungkan.

Transportasi memiliki fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan suatu wilayah. Untuk itu maka keberadaan transportasi harus mampu menghasilkan jasa pelayanan yang handal di suatu wilayah, dengan tetap mengikuti perkembangan baik internal maupun eksternal sistem yang harus disikapi secara komprehensif untuk memberikan solusi pelayanan transportasi yang terbaik.

Perkembangan Kota Surabaya sebagai pusat kegiatan masyarakat di Jawa Timur menimbulkan bergesernya permukiman keluar kota dan bertambahnya jarak perjalanan harian masyarakat atau sering disebut *perjalanan komuter*. Perjalanan ke dan dari Kota Surabaya tersebut paling banyak dilakukan dengan kendaraan pribadi, sehingga terjadi kemacetan yang luar biasa pada ruas-ruas jalan di Kota Surabaya yang berakibat terlambatnya perjalanan seseorang sampai ke tujuan yang diinginkan.

Sistem transportasi di Kota Surabaya merupakan suatu kegiatan yang melibatkan pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya sehingga transportasi di Kota Surabaya menjadi salah satu aspek penting pada kehidupan manusia sehari-hari. Keterkaitan antara sistem transportasi dan pengembangan lahan di Kota Surabaya merupakan suatu kajian yang tidak dapat terlepas dari eksistensi ruang. Sistem transportasi dan pengembangan lahan (*land development*) saling berkaitan satu sama lain. Di dalam sistem transportasi, tujuan dari perencanaan adalah menyediakan fasilitas untuk pergerakan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain atau dari berbagai pemanfaatan lahan. Sedangkan di sisi pengembangan lahan, tujuan dari perencanaan adalah untuk tercapainya fungsi bangunan dan harus menguntungkan. Seringkali kedua tujuan tersebut menimbulkan konflik. Hal inilah yang menjadi asumsi



mendasar dari analisis dampak keruangan untuk menjembatani kedua tujuan di atas, atau dengan kata lain, proses perencanaan transportasi dan pengembangan lahan mengikat satu sama lainnya. Pengembangan lahan tidak akan terjadi tanpa sistem transportasi, sedangkan sistem transportasi tidak mungkin disediakan apabila tidak melayani kepentingan ekonomi atau aktivitas penggunaannya. Dari asumsi mendasar tersebut, maka perlu kajian yang mendalam mengenai analisis keduanya (transportasi dan penggunaan lahan khususnya perumahan).

Perumahan merupakan tempat hunian tenaga kerja yang banyak diperlukan di tempat-tempat kegiatan industri, pemerintahan, pendidikan dan tempat-tempat kegiatan ekonomi lainnya yang umumnya berada di pusat kota dan sekitarnya (Santoso, 2004:1). Perumahan terdiri dari rumah dan lingkungannya sebagai tempat hunian merupakan titik awal dan akhir pergerakan manusia dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari. Pergerakan manusia muncul dari adanya perbedaan fungsi guna lahan serta perbedaan karakteristik permintaan pada suatu daerah dan keberadaan sumber daya alam dan sumber daya manusia yang tidak sama antar suatu wilayah dengan wilayah lainnya.

Perkembangan kota dengan diiringi pertumbuhan penduduk, jalan utama telah mengubah lahan pertanian di sepanjang jalan menjadi lahan terbangun, salah satunya adalah perumahan. Munculnya perumahan-perumahan tersebut akan menambah jumlah pergerakan yang dapat mengganggu arus lalu lintas menerus yang kemudian dapat menurunkan tingkat pelayanan jalan. Penurunan tingkat layanan tersebut berlangsung pada macetnya lalu lintas jalan, terutama pada saat jam puncak pagi maupun sore.

Secara umum, pembangunan perumahan (lahan terbangun) di kota-kota besar banyak dilakukan di pinggiran kota atau wilayah pengembangan kota. Demikian pula di Kota Surabaya, karena terbatasnya luas wilayah di perkotaan, maka perkembangan permukiman kemudian mengarah pada daerah-daerah di luar pusat Kota Surabaya.

Sampai dengan Tahun 2013 diprediksikan 85% peruntukan lahan semuanya terbangun sedangkan lahan tak terbangun 15% hanya berupa RTH, lapangan olah raga, makam, jalur hijau dan kawasan konservasi. Kondisi ini sangat kontradiktif dengan penggunaan lahan eksisting dimana 60,17% merupakan lahan terbangun sedangkan 39,83% merupakan lahan tak terbangun berupa sawah, ladang, tanah kosong dan lainnya. Sehingga sampai dengan tahun 2013 tidak ada lahan kosong berupa ladang maupun sawah. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya tahun 2013,

perkiraan penggunaan lahan untuk masing-masing peruntukan cenderung mengalami peningkatan seiring dengan pertumbuhan penduduknya.

Dari luas lahan kota keseluruhan 32.637,75 Ha, maka diperkirakan kebutuhan lahan untuk permukiman mencapai 53,85% atau sekitar 17.573,95 Ha. Dari total kebutuhan lahan permukiman tersebut diperkirakan akan menampung sekitar 556.542 unit perumahan. Berdasarkan data dari BPN Kota Surabaya tahun 2001, luas lahan untuk permukiman lebih kurang 13.711 Ha, sehingga kebutuhan lahan permukiman sampai dengan tahun 2013 diperkirakan bertambah sekitar 3862,89 Ha.

Perkembangan perumahan di wilayah Kota Surabaya sangat pesat (RTRW Kota Surabaya Tahun 2003 – 2013). Hal ini ditunjukkan dengan banyaknya perumahan-perumahan baik itu perumahan menengah atas maupun menengah bawah yang ada di Kota Surabaya. Munculnya berbagai perumahan tersebut secara tidak langsung menyebabkan pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas penghuni di perumahan tersebut terhadap guna lahan sekitarnya. Sehingga diperlukan suatu permukiman yang baik agar tercapai peningkatan kualitas hidup secara berkelanjutan.

Berdasarkan hal tersebut diatas maka diperlukan penelitian mengenai seberapa besar pengaruh pola permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah di Kota Surabaya dan tingkat keberlanjutan permukiman dan pola pergerakan tersebut. Sehingga penulis melakukan penelitian dengan mengambil judul "*Pengaruh Pola Permukiman terhadap Pola Pergerakan pada Perumahan Menengah Atas dan Bawah Kota Surabaya*".

## 1.2 Identifikasi Masalah

Adapun identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perkembangan Kota Surabaya sebagai pusat kegiatan masyarakat di Jawa Timur menimbulkan bergesernya permukiman keluar kota dan bertambahnya jarak perjalanan harian masyarakat atau sering disebut *perjalanan komuter*. Perjalanan ke dan dari Kota Surabaya tersebut paling banyak dilakukan dengan kendaraan pribadi, sehingga terjadi kemacetan yang luar biasa pada ruas-ruas jalan di Kota Surabaya yang berakibat terlambatnya perjalanan seseorang ke tujuan yang diinginkan.

2. Secara umum, pembangunan perumahan (lahan terbangun) di kota-kota besar dan di Kota Surabaya pada khususnya banyak dilakukan di pinggiran kota atau wilayah pengembangan kota. Demikian pula di Kota Surabaya, karena terbatasnya luas wilayah di perkotaan, maka perkembangan permukiman kemudian mengarah pada daerah-daerah di luar pusat Kota Surabaya.
3. Pertumbuhan jumlah penduduk yang diiringi dengan berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi seperti kebutuhan akan rumah tinggal, sandang dan pangan menyebabkan jumlah pergerakan di sekitar kawasan hunian semakin meningkat.
4. Munculnya berbagai perumahan secara tidak langsung menyebabkan pergerakan yang ditimbulkan oleh aktivitas penghuni di perumahan tersebut terhadap guna lahan sekitarnya. Sehingga diperlukan suatu permukiman yang baik agar tercapai peningkatan kualitas hidup secara berkelanjutan.

### 1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah yang diambil pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Batasan ruang lingkup wilayah pada perumahan menengah atas berupa perumahan real estat (REI Surabaya Tahun 2009 dan hasil survei 2010) dan perumahan menengah bawah berupa perkampungan (RP4D Kota Surabaya Tahun 2008-2018 dan hasil survei 2010) yang ada di Kota Surabaya;
2. Jumlah perumahan real estat (REI Surabaya Tahun 2009 dan hasil survei 2010) di Kota Surabaya sebanyak 126 (seratus dua puluh enam) perumahan sedangkan jumlah perkampungan (RP4D Kota Surabaya Tahun 2008-2018 dan hasil survei 2010) sebanyak 13 (tiga belas) perkampungan yang terkelompok menjadi 3 (tiga) perkampungan. Pemilihan lokasi sampel perumahan dan perkampungan akan didasarkan pada pertimbangan:
  - a) Pemilihan lokasi perumahan ditetapkan pada perumahan real estat dan perkampungan dengan jumlah KK terbanyak;
  - b) Perumahan yang dipilih adalah perumahan yang dapat mewakili karakteristik perumahan menengah atas dan bawah, yang dilihat dari jenis tipe-tipe rumah yang dibangun pada perumahan tersebut; dan
  - c) Tingkat pengisian perumahan real estat dan perkampungan tersebut telah mencapai  $\pm 95\%$ . Bila dilihat berdasarkan tingkat pengisian perumahan  $\pm 95\%$

tersebut dapat diketahui bahwa untuk perumahan real estat adalah sebanyak 81 perumahan sedangkan untuk perkampungan sebanyak 13 perumahan.

3. Pengambilan data dari masing-masing perumahan dan perkampungan yang terpilih dilakukan secara stratifikasi random sampling.
4. Pembahasan yang dilakukan dalam penelitian ini berupa perbandingan pola permukiman dan pola pergerakan (mobilitas pergerakan) pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya. Kriteria permukiman berkelanjutan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya meliputi kepadatan penduduk dan bangunan, keragaman fasilitas umum, keragaman guna lahan campuran, kompaksi dan pola jaringan jalan. Sedangkan pola pergerakan berdasarkan mobilitas pergerakan yang merupakan komponen dari panjang pergerakan, lama pergerakan dan moda pergerakan.

#### **1.4 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dibuat perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat keberlanjutan pola permukiman dan pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya?
2. Bagaimana pengaruh pola permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya?

#### **1.5 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

##### **1.5.1 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengevaluasi tingkat keberlanjutan pola permukiman dan pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya.
2. Mengetahui pengaruh pola permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya.

### 1.5.2 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan nantinya dapat memberikan manfaat bagi:

#### 1. Kalangan akademisi

Diharapkan dapat semakin memperkaya wawasan ilmu perencanaan tata ruang yang berkaitan dengan pola permukiman terhadap pergerakan perumahan menengah atas dan bawah dan sebagai acuan untuk penelitian lain di masa yang akan datang.

#### 2. Praktisi

Sebagai wacana ilmiah dalam menerapkan perencanaan dan transportasi dalam praktek yang sesungguhnya, khususnya mengenai pengaruh permukiman terhadap pola pergerakan pada lokasi perumahan menengah atas dan bawah serta hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan atau rekomendasi dan bahan pertimbangan bagi pihak terkait seperti Badan Perencanaan Pembangunan Kota (Bappeko), Dinas Perhubungan, Pemerintah Kota Surabaya dan dinas-dinas lainnya yang terkait.

### 1.6 Ruang Lingkup Studi

#### 1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini dilaksanakan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya. Secara astronomi, Kota Surabaya berada diantara  $07^{\circ}12'$  sampai  $07^{\circ}21'$  lintang selatan dan  $112^{\circ}16'$  sampai  $112^{\circ}54'$  bujur timur dengan ketinggian  $\pm 1-3$  meter diatas permukaan air laut (Masterplan Transportasi Kota Surabaya 2017). Adapun batas geografi Kota Surabaya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Perairan Laut Kabupaten Bangkalan
- Sebelah Selatan : Kabupaten Sidoarjo
- Sebelah Barat : Kabupaten Gresik
- Sebelah Timur : Perairan Laut Kabupaten Bangkalan dan Sidoarjo

Ruang lingkup wilayah studi dapat dilihat pada Gambar 1.1 dan Gambar 1.2.

#### 1.6.2 Ruang Lingkup Materi

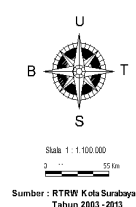
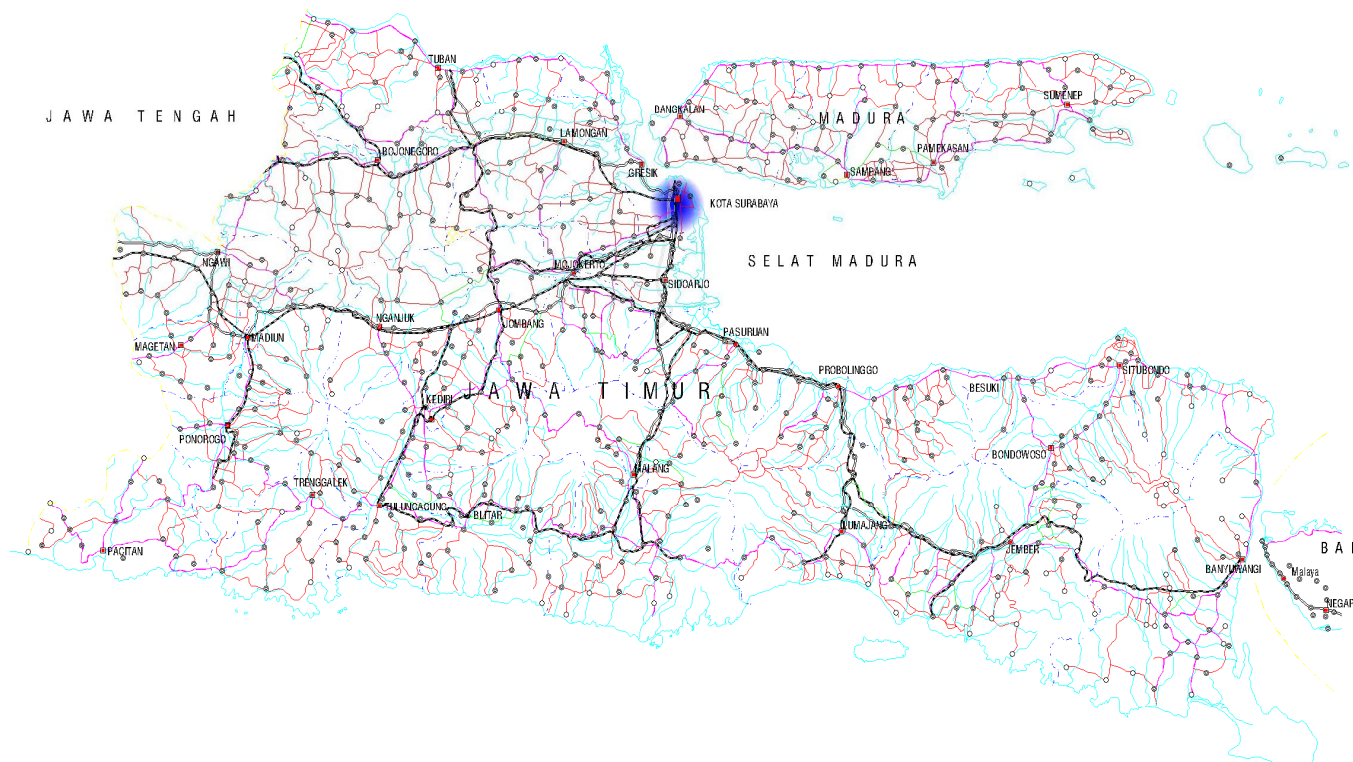
Pola pergerakan menggunakan indikator mobilitas yang mengandung nilai jarak, waktu dan moda pergerakan. Adapun ruang lingkup materi yang akan dibahas agar pembahasan tidak melebar dari tujuan studi dalam menentukan pengaruh pola

**PENGARUH POLA PERMUKIMAN TERHADAP  
POLA PERGERAKAN PERUMAHAN MENENGAH  
ATAS DAN BAWAH KOTA SURABAYA**

# PROPINSI JAWA TIMUR

**LEGENDA :**

-  KOTA/IBUKOTA KABUPATEN/KOTA
-  IBUKOTA KABUPATEN/KOTA
-  IBUKOTA KECAMATAN
-  BATAS PROPINSI
-  BATAS KABUPATEN
-  JALAN ARTERI/TOLL
-  JALAN KOLEKTOR
-  JALAN KERETA API
-  SUNGAI
-  BATAS SWP
-  KOTA SURABAYA

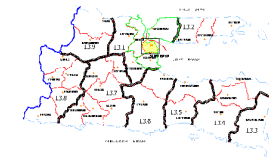


**Gambar 1.1 Peta Orientasi Kota Surabaya Terhadap Propinsi Jawa Timur**





**PENGARUH POLA PERMUKIMAN TERHADAP  
POLA PERGERAKAN PADA PERUMAHAN  
MENENGAH ATAS DAN BAWAH KOTA SURABAYA**

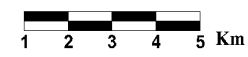
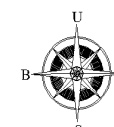
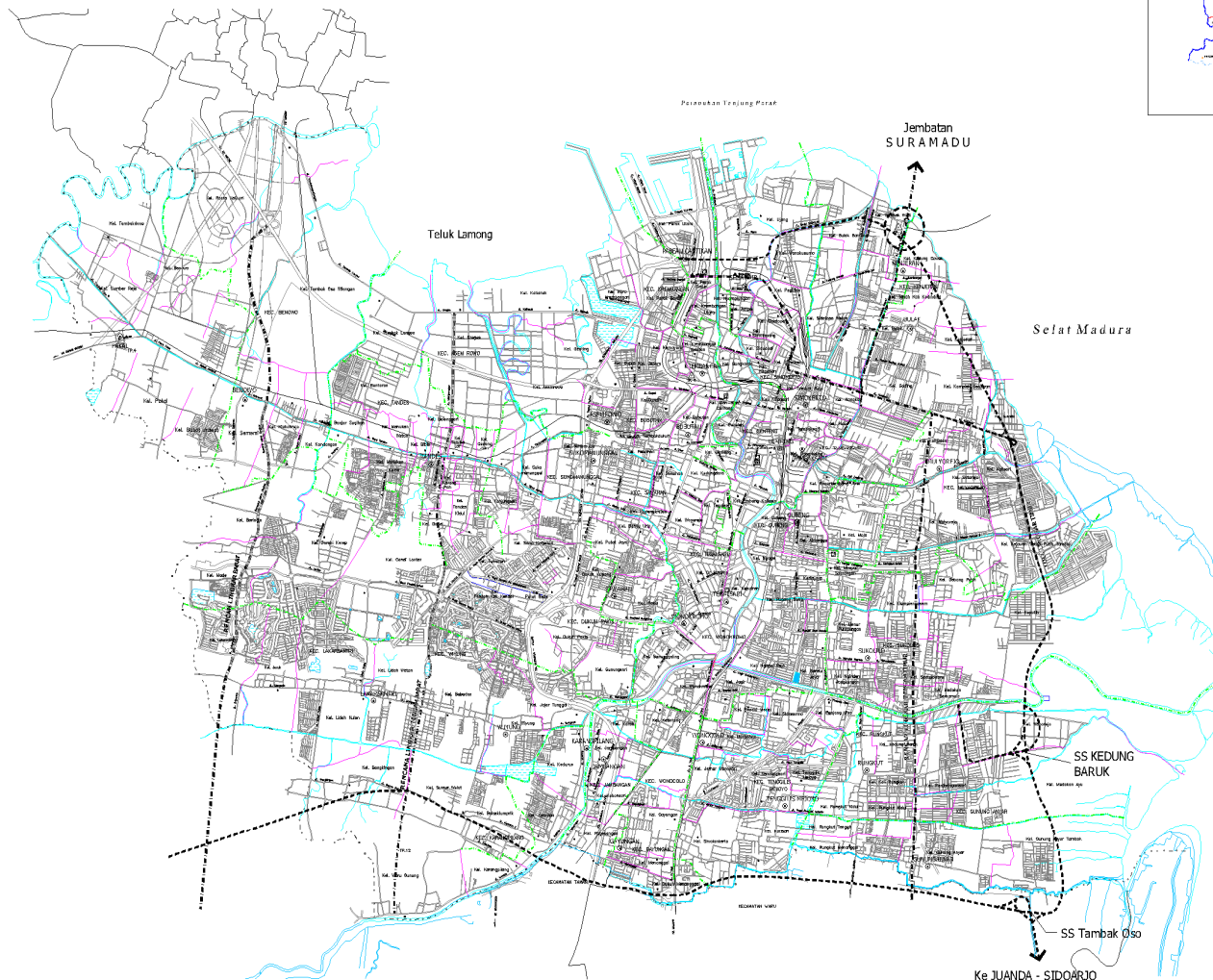
# KOTA SURABAYA

Key Plan : Jawa Timur



**LEGENDA :**

-  Batas Kota Surabaya
-  Batas Kecamatan
-  Jalan Raya
-  Rel K.A
-  Sungai



Sumber : RTRW Kota Surabaya  
Tahun 2003 - 2013

**Gambar 1.2 Peta Orientasi Kecamatan-Kecamatan Terhadap Kota Surabaya**

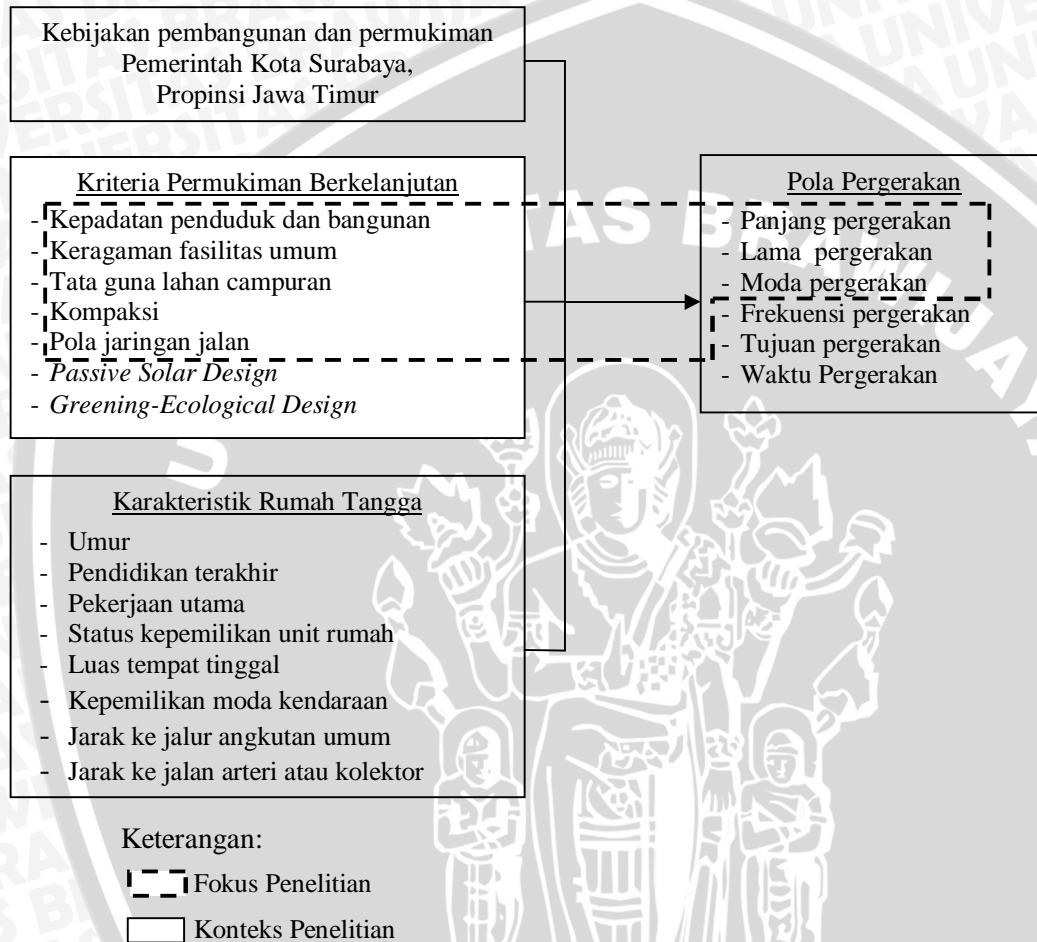


permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Gambaran umum pola permukiman dan pola pergerakan masyarakat Kota Surabaya yang terdiri dari:
  - Kebijakan pembangunan dan permukiman Pemerintah Kota Surabaya, Propinsi Jawa Timur;
  - Gambaran umum wilayah Kota Surabaya;
  - Penggunaan lahan;
  - Keadaan sosial kependudukan;
  - Keadaan transportasi Kota Surabaya; dan
  - Keadaan status, kepemilikan dan harga tanah.
2. Mengetahui tingkat keberlanjutan pola permukiman dan pola pergerakan masyarakat perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya terhadap pola pergerakan terdiri dari:
  - Karakteristik sosial kependudukan;
  - Karakteristik unit rumah;
  - Karakteristik kepemilikan moda kendaraan;
  - Jarak ke jalur angkutan umum;
  - Jarak ke jalan arteri atau kolektor;
  - Frekuensi pergerakan;
  - Tujuan dan panjang pergerakan;
  - Waktu tempuh pergerakan;
  - Moda pergerakan yang digunakan;
  - Kuantifikasi kepadatan;
  - Kuantifikasi keragaman fasilitas umum;
  - Kuantifikasi tata guna lahan campuran;
  - Kuantifikasi kompaksi;
  - Kuantifikasi pola jaringan jalan; dan
  - Mobilitas pergerakan yang meliputi komponen dari panjang pergerakan, lama pergerakan dan moda pergerakan.

3. Mengetahui pengaruh pola permukiman terhadap pola pergerakan masyarakat perumahan menengah atas dan bawah Kota Surabaya yang terdiri dari:
  - Analisis korelasi; dan
  - Analisis regresi linear berganda.

Adapun diagram ruang lingkup materi dapat dilihat pada Gambar 1.3.



**Gambar 1.3 Diagram Ruang Lingkup Materi**

### 1.7 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah tahapan atau langkah-langkah yang akan digunakan untuk mempermudah proses penelitian. Kerangka pemikiran dapat memberikan gambaran pola pikir dan memberikan langkah-langkah studi secara sistematis dalam proses penelitian “*Pengaruh Pola Permukiman Terhadap Pola Pergerakan Pada Perumahan Menengah Atas dan Bawah Kota Surabaya*”, sehingga diperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan dan sasaran yang akan dicapai. Untuk lebih jelasnya mengenai kerangka pemikiran pada penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.4.

### 1.8 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian “*Pengaruh Pola Permukiman Terhadap Pola Pergerakan Perumahan Menengah Atas dan Bawah Kota Surabaya*” dibagi menjadi lima bab, yang secara garis besar diuraikan sebagai berikut:

#### BAB I PENDAHULUAN

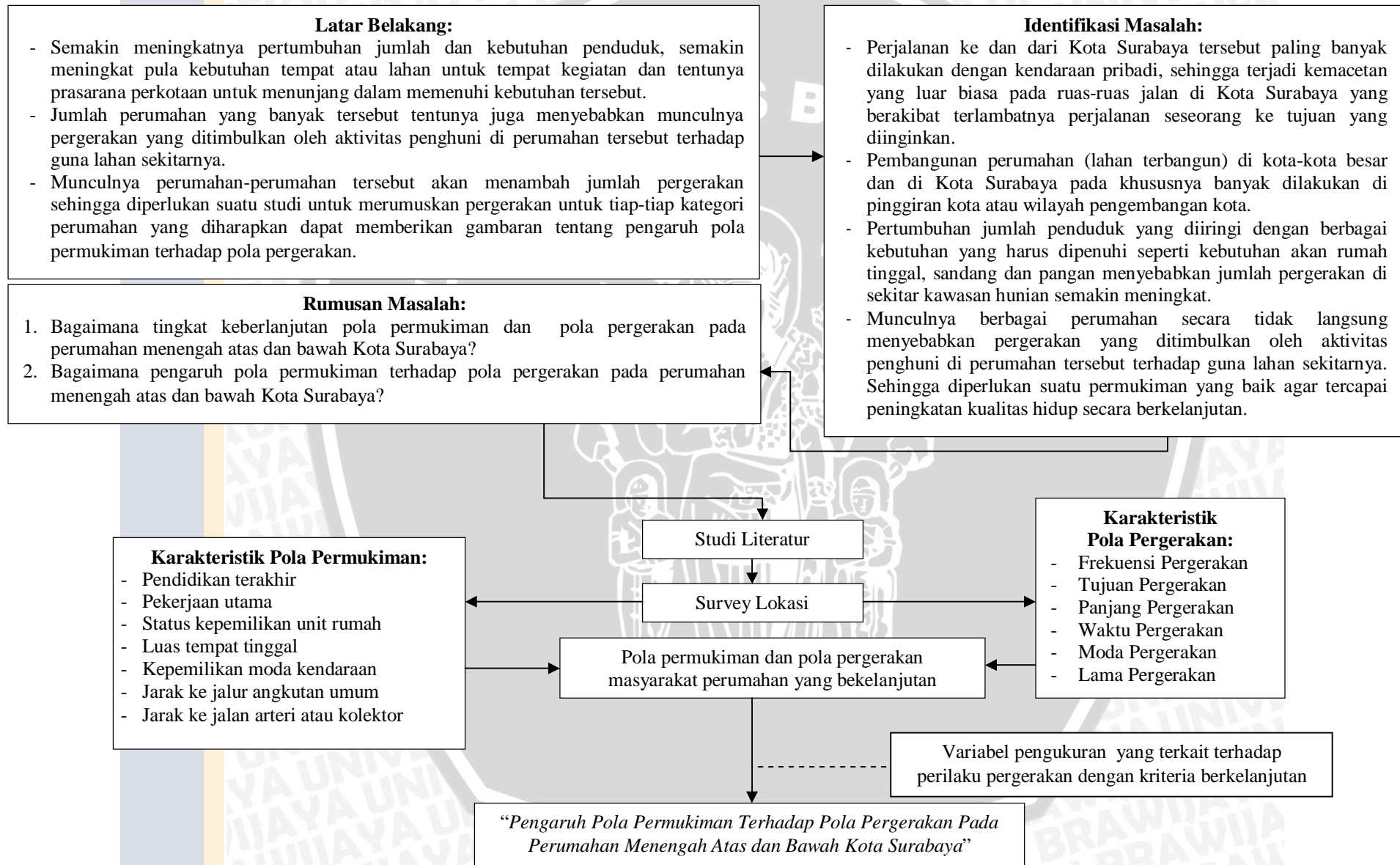
Bab ini membahas mengenai latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup studi, kerangka pemikiran serta sistematika pembahasan dalam melakukan penelitian ini.

#### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas mengenai tinjauan pustaka, membahas kerangka konseptual yang berkaitan dengan transportasi, guna lahan, pergerakan, perumahan serta kerangka tinjauan pustaka.

#### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai definisi operasional, jenis penelitian, tahapan penelitian, penentuan variabel penelitian, lokasi penelitian, metode pengumpulan data, populasi, pengambilan sampel dan metode analisis data yang dilakukan pada penelitian ini serta alur penelitian, desain penelitian dan kerangka analisis.



Gambar 1.4 Kerangka Pemikiran

#### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas mengenai karakteristik pola permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah menggunakan analisis deskriptif serta dikaitkan dengan dengan kriteria berkelanjutan menggunakan kepadatan penduduk, kepadatan bangunan, Indeks Entropy keragaman fasilitas umum, Indeks Entropy tata guna lahan campuran, koefisien GINI, analisis tetangga terdekat, kuantifikasi pola jaringan jalan, pola pergerakan (mobilitas pergerakan) yang meliputi komponen dari panjang pergerakan, lama pergerakan dan moda pergerakan. Sedangkan hubungan pola permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah menggunakan analisis korelasi dan pengaruh pola permukiman terhadap pola pergerakan pada perumahan menengah atas dan bawah menggunakan analisis regresi linear berganda.

#### BAB V PENUTUP

Bab ini membahas mengenai kesimpulan dan saran sebagai hasil keseluruhan proses penelitian yang merupakan jawaban atas pokok pertanyaan yang diangkat dalam penelitian ini.