

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Surabaya merupakan pusat utama Propinsi Jawa Timur berfungsi sebagai kota orde I yang memiliki kecenderungan sebagai kota utama yang pertumbuhannya melebihi kota lain yang berada dalam sub ordinasinya. Jumlah penduduk Kota Surabaya yang tinggi dan terus meningkat dari waktu ke waktu akan memberikan implikasi pada tingginya pemanfaatan ruang kota, sehingga penataan ruangan kawasan perkotaan perlu mendapat perhatian yang khusus terkait dengan penyediaan perumahan, fasilitas umum dan sosial serta ruang terbuka publik untuk mengatasi kondisi lingkungan kota.

Tingginya pemanfaatan ruang kota akan mengakibatkan pencampuran kegiatan dan interaksi yang semakin kuat antara perkotaan dan pedesaan mengakibatkan batas antara kota dan desa menjadi tidak jelas (Kurniadi, 2007). Fenomena ini dikenal dengan istilah *Urban sprawl* dan menimbulkan beberapa dampak negatif, salah satunya adalah meningkatnya mobilitas penduduk. Proses *urban sprawl* banyak dijumpai di banyak kota di dunia dengan percepatan yang berbeda. Hal ini tidak hanya dapat dilihat dari penambahan penduduk yang sangat cepat, tapi juga perkembangan kota yang dipicu oleh tingkat ketergantungan manusia akan kendaraan pribadi yang cukup tinggi.

Meningkatnya jumlah penduduk yang terus meningkat berimbas pada permasalahan transportasi yang semakin kompleks. Dapat dikatakan bahwa transportasi berkelanjutan merupakan refleksi pembangunan yang berkelanjutan dalam sektor transportasi dan juga sebagai solusi bagi menurunnya kualitas sistem transportasi. Transportasi berkelanjutan merupakan suatu konsep yang tidak hanya menambah *supply* (penambahan jaringan jalan maupun kapasitas jalan dengan jumlah moda transportasi tertentu) tetapi mengurangi *demand* (permintaan akan jaringan jalan dan jumlah moda transportasi disesuaikan dengan kapasitas jalan yang ada). Mobilitas berkelanjutan menyatukan segala macam upaya untuk mencapai keseimbangan biaya dan keuntungan sektor transportasi.

Terkait dengan ruang kota yang berkelanjutan, kawasan perkotaan menjadi konsumen energy paling besar melalui konsumsi rumah tangga dan transportasi. Bahkan di Kota Surabaya, dalam hal lalu lintas khususnya kendaraan bermotor, mempunyai andil yang sangat besar dalam memberikan kontribusi pada polusi udara. kontribusi

gas buang kendaraan bermotor sebagai sumber polusi udara mencapai 60-70%. Sedangkan kontribusi gas buang dari cerobong asap industri hanya berkisar 10-15%, sisanya berasal dari sumber pembakaran lain, misalnya dari rumah tangga, pembakaran sampah, kebakaran hutan, dan lain-lain. (<http://www.bplhdjabar.go.id> diakses tanggal 12 Mei 2012) Dalam pengembangan wilayah, proses yang terjadi tidak terlepas dari perencanaan sistem transportasi sebagai pendukung wilayah tersebut.

Bentuk kota yang berkelanjutan penting untuk dipertimbangkan agar dapat mengurangi tekanan terhadap lingkungan dan terjadinya *urban sprawl*. Dari bentuk kota berkelanjutan, dapat diidentifikasi 4 tipe/model bentuk perkotaan yang berkelanjutan yaitu, *neo-traditional development*, *urban containment*, *compact city* dan *eco-city*. Secara struktural, keempat tipe tersebut memiliki kriteria yang serupa yaitu kepadatan yang tinggi, tingkat *diversity* (keragaman) yang tinggi, *mixed land use*, bentuk kota yang kompak, dan transportasi berkelanjutan (Jabareen, 2006). Dari keempat model kota berkelanjutan, *compact city* dinilai sebagai bentuk perkotaan yang paling berkelanjutan, karena dapat mendorong mobilitas berkelanjutan dan paling sesuai dengan prinsip *anti-sprawl* yaitu untuk menanggapi kecenderungan perkembangan kawasan perkotaan yang selama ini dipandang mengarah pada ketidak berlanjutan.

Kota kompak sendiri diartikan sebagai sebuah strategi kebijakan kota yang sejalan dengan usaha perwujudan pembangunan yang berkelanjutan untuk mencapai sebuah sinergi antara kepadatan penduduk kota yang lebih tinggi pada sebuah ukuran ideal sebuah kota, pengkonsetrasian semua kegiatan kota, intensifikasi transport publik, perwujudan kesejahteraan sosial-ekonomi warga kota menuju peningkatan taraf dan kualitas hidup kota. Berdasar analisis Jenks dan Burgess (2000), ide kota kompak masih jauh penerapannya pada negara-negara berkembang, dikarenakan tantangan untuk menerapkan prinsip keberlanjutan pembangunan lebih berat dengan permasalahan yang lebih kompleks dibanding prioritas perwujudan pembangunan yang berkelanjutan.

Kota Surabaya merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang berkembang dan mengalami peningkatan jumlah penduduk yang sangat pesat. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Jumlah penduduk yang semakin meningkat akan mempengaruhi pembangunan fasilitas umum dan tata gunalahan (guna lahan) yang tidak merata dan sangat variatif. Pencampuran kegiatan dan interaksi yang tidak beraturan ini akan menubulkan *Urban sprawl* dan berdampak pada meningkatnya mobilitas pergerakan. Persebaran fasilitas umum dan tata gunalahan yang tidak tertata

dan merata di Kota Surabaya akan mengakibatkan orang lebih lama untuk mencapai tempat yang dituju. Banyaknya fasilitas umum yang tidak merata di Kota Surabaya akan berpengaruh terhadap pola pergerakan masyarakat. Bentuk kota yang *compact* akan mampu mereduksi jarak tempuh perjalanan sehingga dapat menurunkan tingkat mobilisasi penduduk di Kota Surabaya. Oleh karena itu, pada studi ini akan mengkaji mengenai pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan di Kota Surabaya.

1.2 Identifikasi Masalah

Kota Surabaya merupakan salah satu kota dari kota besar di Indonesia yang mempunyai tingkat arus pergerakan dan pertumbuhan penduduk yang tinggi. Jumlah penduduk yang semakin meningkat menimbulkan area/kawasan tata guna lahan yang semakin beragam yang juga mempengaruhi jumlah pergerakan, kemacetan, polusi udara dan suara, kecelakaan, serta tundaan. Penelitian ini akan membahas mengenai pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan sehingga dapat menciptakan kota yang berkelanjutan. Berdasarkan hal tersebut maka dapat diketahui identifikasi masalah dari penelitian ini adalah:

1. Bertambahnya jumlah penduduk akan menimbulkan dampak negatif terhadap transportasi dan terjadinya fenomena *Urban sprawl* yang memberikan dampak turunan negatif seperti meningkatnya angka pencemaran udara sebagai akibat semakin meningkatnya penggunaan alat transportasi.
2. Semakin banyak orang yang memilih kendaraan pribadi sehingga mengakibatkan tingginya tingkat kemacetan dan kecelakaan sehingga sulit untuk mencapai sistem transportasi dan kota yang berkelanjutan.
3. Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan kawasan perkotaan menjadi konsumen energy paling besar melalui konsumsi rumah tangga dan transportasi.
4. Keragaman tata guna lahan dan fasilitas umum di Kota Surabaya dipengaruhi oleh adanya tingkat kebutuhan masyarakat yang tinggi. Masalah yang kemudian ditimbulkan adalah keterbatasan lahan perkotaan yang menyangkut densitas dan diversitas yang tinggi.
5. Penggunaan kendaraan bermotor semakin tinggi akibat dari panjangnya pergerakan yang dilakukan penduduk ke tempat tujuan dan mengakibatkan waktu tempuh yang juga tinggi.

1.3 Batasan Masalah

Penelitian ini akan mengkaji mengenai pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan di Kota Surabaya. Hal itu dikarenakan semakin padatnya Kota Surabaya sehingga diperlukan alternatif agar mencapai suatu sistem transportasi berkelanjutan dan kota berkelanjutan. Untuk itu, pembahasan akan lebih ditekankan pada prinsip *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan masyarakat di Kota Surabaya. Prinsip *urban compaction* tersebut meliputi kepadatan, penggunaan lahan campuran, keragaman keragaman fasilitas umum, keragaman guna lahan, kompaksi, serta pola pergerakan berkelanjutan yang berupa mobilitas pergerakan.

1.4 Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat keberlanjutan struktur ruang kota dan pola pergerakan pada tiap kecamatan di Kota Surabaya?
2. Bagaimana model dan pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan (mobilitas pergerakan) di Kota Surabaya?

1.5 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui tingkat keberlanjutan struktur ruang kota dan pola pergerakan pada tiap kecamatan di Kota Surabaya.
2. Mengetahui model dan pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan (mobilitas pergerakan) di Kota Surabaya.

1.6 Manfaat Penelitian

Studi ini diharapkan akan memberikan manfaat bagi :

1. Bagi penulis, diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan akan pentingnya sistem transportasi berkelanjutan sehingga akan tercipta suatu kota yang berkelanjutan.
2. Bagi akademisi, diharapkan dapat sebagai wacana mengenai permasalahan transportasi yang terjadi di Indonesia. Permasalahan transportasi tersebut dapat dikaitkan dengan aspek-aspek kota yang berkelanjutan sehingga dapat juga menjadi transportasi yang berkelanjutan. Hal tersebut diharapkan dapat menjadi bahan masukan untuk melakukan penelitian yang sejenis dengan lokasi dan konsentrasi pembahasan yang berbeda.
3. Bagi pemerintah, diharapkan dapat menjadi referensi dalam pengambilan kebijakan terkait permasalahan transportasi.

1.7 Ruang Lingkup Penelitian

1.7.1 Ruang lingkup wilayah

Kota Surabaya terletak berada diantara $07^{\circ}-12'$ sampai $07^{\circ}-21'$ lintang selatan dan $112^{\circ}16'$ sampai $112^{\circ}54'$ bujur timur. Untuk batas geografi, Kota Surabaya memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah utara : Perairan Laut Kabupaten Bangkalan
- Sebelah timur : Perairan Laut Kabupaten Bangkalan dan Sidoarjo
- Sebelah selatan : Kabupaten Sidoarjo
- Sebelah barat : Kabupaten Gresik

Wilayah administrasi Kota Surabaya memiliki luas daratan 32.828,9 Ha atau 328.289 Km². Jumlah kecamatan yang ada di Kota Surabaya sebanyak 31 kecamatan dan jumlah kelurahan sebanyak 163 kelurahan dan terbagi lagi menjadi 1.363 RW dan 8.909 RT.



Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kota Surabaya



1.7.2 Ruang lingkup materi

Ruang lingkup materi penelitian bertujuan untuk membatasi materi yang akan dibahas sehingga penelitian ini menjadi tepat sasaran dan sesuai dengan target, serta penelitian dapat dilakukan dengan lebih teliti dan terfokus. Data sekunder dalam penelitian ini didapatkan dari berbagai pihak antara lain Bappeda Kota Surabaya, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan BPS. Sedangkan untuk data primer dipakai dari data hasil survei lapangan dan kuesioner.

Adapun lingkup materi pada studi “Pengaruh *Urban compaction* terhadap Pola Pergerakan Berkelanjutan” adalah :

1. Identifikasi pola *Urban compaction* di Kota Surabaya

- Kepadatan penduduk dan bangunan (jumlah penduduk, jumlah bangunan, luas wilayah)
- Keragaman fasilitas umum (jumlah masing-masing fasilitas umum di tiap kecamatan)
- Keragaman guna lahan (luas tiap jenis guna lahan)
- Kompaksi (koefisien gini dan tetangga terdekat)

2. Identifikasi pola pergerakan pada *Urban compaction*

- Maksud pergerakan
- Moda pergerakan
- Frekuensi pergerakan
- Tujuan pergerakan
- Biaya pergerakan
- Panjang pergerakan
- Lama pergerakan
- Mobilitas pergerakan (keterkaitan antara panjang pergerakan, lama pergerakan, dan moda pergerakan)

3. Pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan

- Pengaruh faktor-faktor urban *compact* (kepadatan penduduk dan bangunan, keragaman fasilitas umum dan keragaman guna lahan) terhadap pola pergerakan berkelanjutan (mobilitas pergerakan).

1.8 Kerangka Pemikiran

Latar Belakang:

1. Semakin tingginya pencampuran kegiatan dan interaksi yang semakin kuat antara perkotaan dan pedesaan.
2. Meningkatkan jumlah penduduk yang terus meningkat berimbas pada permasalahan transportasi yang semakin kompleks sehingga tingkat ketergantungan manusia akan kendaraan pribadi cukup tinggi.
3. Jumlah penduduk yang semakin meningkat akan mempengaruhi pembangunan fasilitas umum dan tata gunalahan (guna lahan) yang tidak merata dan sangat variatif.
4. Meningkatnya jumlah penduduk yang berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang tidak diikuti dengan penambahan maupun peningkatan kualitas sistem transportasi maka akan berakibat pada ketidakaturan kota.

Identifikasi Masalah:

1. Bertambahnya jumlah penduduk akan menimbulkan dampak negatif terhadap transportasi dan terjadinya fenomena *Urban sprawl* yang memberikan dampak turunan negatif seperti meningkatnya angka pencemaran udara sebagai akibat semakin meningkatnya penggunaan alat transportasi.
2. Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan kawasan perkotaan menjadi konsumen energy paling besar melalui konsumsi rumah tangga dan transportasi.
3. Keragaman tata guna lahan dan fasilitas umum di Kota Surabaya dipengaruhi oleh adanya tingkat kebutuhan masyarakat yang tinggi. Masalah yang kemudian ditimbulkan adalah keterbatasan lahan perkotaan yang menyangkut densitas dan diversitas yang tinggi.

Rumusan Masalah:

1. Bagaimana tingkat keberlanjutan struktur ruang kota dan pola pergerakan pada tiap kecamatan di Kota Surabaya?
2. Bagaimana pengaruh *urban compaction* terhadap pola pergerakan berkelanjutan (mobilitas pergerakan) di Kota Surabaya?

Karakteristik Pola *Urban Compaction*:

- Kepadatan penduduk dan bangunan (jumlah penduduk, jumlah bangunan, luas wilayah)
- Keragaman fasilitas umum (jumlah masing-masing fasilitas umum di tiap kecamatan)
- Keragaman guna lahan (luas tiap jenis guna lahan)
- Kompaksi (koefisien gini dan tetangga terdekat)

Karakteristik Pola Pergerakan:

- Maksud pergerakan
- Moda pergerakan
- Frekuensi pergerakan
- Tujuan pergerakan
- Biaya pergerakan
- Panjang pergerakan
- Lama pergerakan
- Mobilitas pergerakan (keterkaitan antara panjang pergerakan, lama pergerakan, dan moda pergerakan)

Pola *urban compaction* dan pola pergerakan yang berkelanjutan

PENGARUH *URBAN COMPACTION* TERHADAP POLA PERGERAKAN BERKELANJUTAN DI KOTA SURABAYA

Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran

1.9 Sistematika Pembahasan

BAB 1 Pendahuluan

Pada bab ini memuat tentang latar belakang penyusunan penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, lingkup studi yang meliputi lingkup materi dan lingkup wilayah studi, kerangka pemikiran serta sistematika pembahasan.

BAB 2 Tinjauan Pustaka

Pada bab ini berisi tentang tinjauan pustaka yang mendukung penelitian yaitu pengertian transportasi, kerangka teori, faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pergerakan, teori transportasi berkelanjutan, teori mengenai *urban compact*/kota kompak.

BAB 3 Metode Penelitian

Berisi tentang uraian metode dalam penyusunan laporan mulai dari pengumpulan data dan metode termasuk didalamnya diagram alir penelitian dan desain survei.

BAB 4 Hasil dan Pembahasan

Berisi tentang karakteristik urban *compact* berdasarkan hasil survei dan data sekunder. Berdasarkan data tersebut maka dilakukan analisis sesuai dengan indikator-indikator *compact city*. Dari hasil analisis tersebut selanjutnya, dilakukan analisis untuk mengetahui pengaruh indikator-indikator tersebut terhadap perilaku pergerakan. Berdasarkan analisis tersebut akan diketahui keefektifan suatu kota untuk menciptakan sistem transportasi berkelanjutan.

BAB 5 Penutup

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil yang didapatkan pada Bab 4. Dari analisa yang dilakukan, diharapkan akan dihasilkan suatu rekomendasi yang bermanfaat bagi terciptanya sistem transportasi berkelanjutan.

Contents

1.1 Latar Belakang.....1

1.2 Identifikasi Masalah3

1.3 Batasan Masalah4

1.4 Rumusan Masalah.....4

1.5 Tujuan Penelitian4

1.6 Manfaat Penelitian.....4

1.7 Ruang Lingkup Penelitian.....5

 1.7.1 Ruang lingkup wilayah5

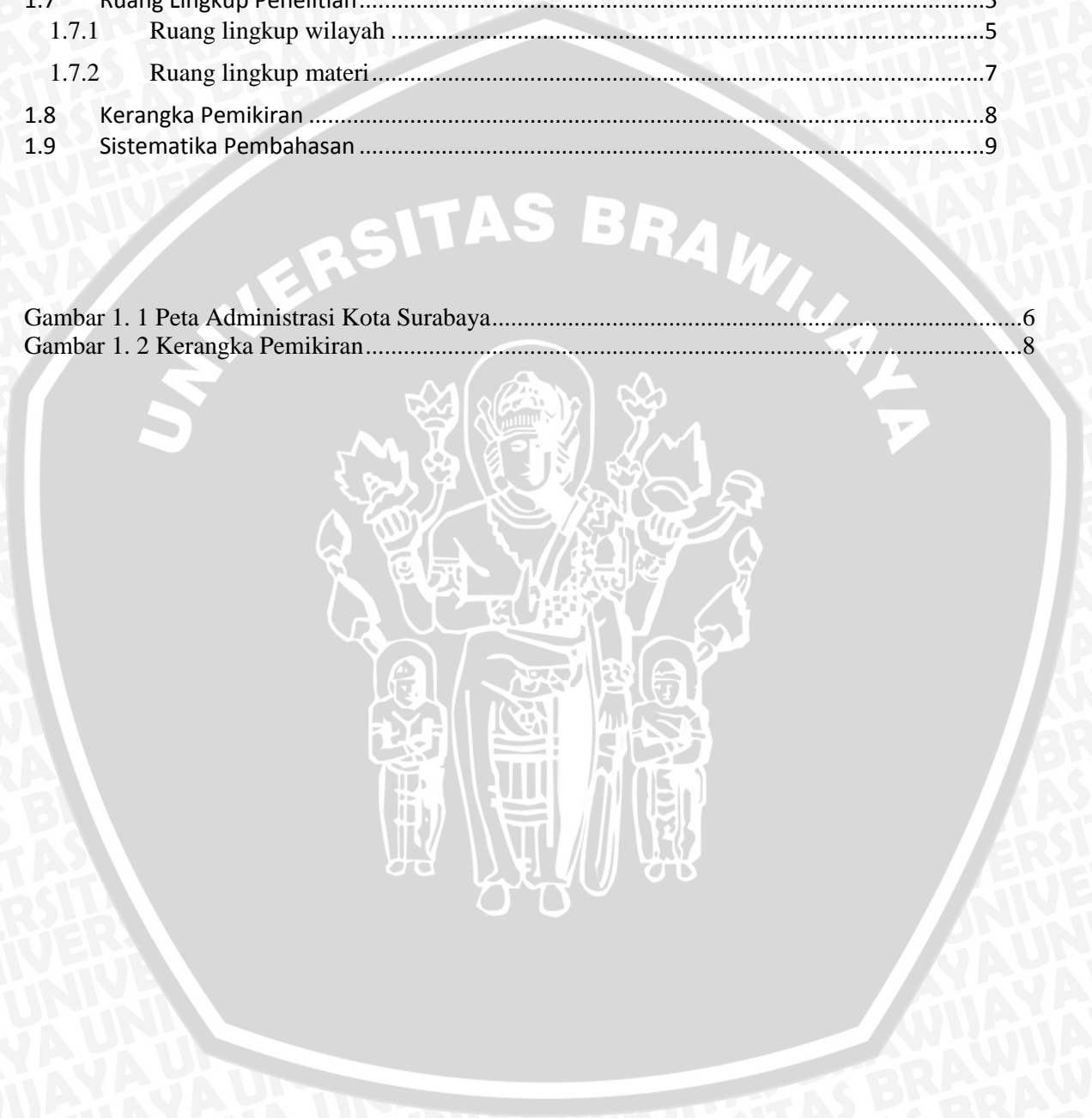
 1.7.2 Ruang lingkup materi.....7

1.8 Kerangka Pemikiran8

1.9 Sistematika Pembahasan9

Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kota Surabaya.....6

Gambar 1. 2 Kerangka Pemikiran.....8





Gambar 1.3 Peta Administrasi Kota Surabaya

