

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aktivitas merupakan alasan seseorang dalam melakukan suatu perjalanan. Ada tiga kategori aktivitas, yaitu aktivitas wajib, fleksibel, dan bebas (*Stopher et al., 1996*). Adanya perbedaan aktivitas perjalanan antar individu menyebabkan karakteristik perjalanan tiap individu menjadi berbeda. Karakteristik perjalanan merupakan hubungan antara pelaku perjalanan dengan aktivitas perjalanan dan sistem transportasi.

Dalam melakukan suatu kegiatan umumnya seseorang mengulang aktivitas perjalanannya secara rutin. Sehingga adanya pemilihan moda dan rute perjalanan sebagai tahapan terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi. Sebab hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di wilayah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi dan banyaknya moda transportasi dan rute perjalanan yang dapat dipilih oleh penduduk.

Pemilihan moda dan rute terjadi sebagai akibat adanya kebutuhan akan pergerakan dan pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, dimana tidak semua kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara heterogen sesuai dengan tata guna lahannya, sehingga memerlukan pergerakan baik tanpa moda transportasi maupun dengan moda transportasi. Sedangkan jenis moda transportasi dan rute perjalanan yang digunakan juga sangat beragam.

Pemilihan moda merupakan salah satu elemen penting dalam perencanaan transportasi dan pengambilan kebijakan. Penting kiranya untuk membuat dan menggunakan model yang sensitif terhadap atribut-atribut perjalanan yang mempengaruhi individu dalam pemilihan moda (*Ortuzar dan Willumsen, 2001*). *Putcher, dkk. (1981)* menguji karakteristik sosial ekonomi pelaku perjalanan dalam kota dipengaruhi oleh pendapatan, ras, etnik, umur, dan jenis kelamin

dalam menentukan pilihan penggunaan transportasi kota. Karakteristik ini membedakan dalam penggunaan moda transportasi.

Perilaku perjalanan individu dalam kota dipengaruhi oleh pendapatan, keluarga, usia, jumlah pekerja, panjang perjalanan, dan jumlah moda yang digunakan sebagai variabel yang menjelaskan kecenderungan dari struktur sosial ekonomi individu yang bersangkutan.

Sedangkan untuk pemilihan rute pastinya akan memilih rute terbaik dimana pemilihan rute dipengaruhi oleh beberapa alternatif seperti terpendek, tercepat, termurah, dan juga di asumsikan bahwa pengguna jalan mempunyai informasi yang cukup (tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik. dari Kelurahan Korong Gadang ke tempat kegiatan yang akan di kunjungi oleh masyarakat Kelurahan Korong Gadang, sehingga dapat mengefisienkan jarak, waktu, dan biaya yang dibutuhkan untuk mencapai daerah tujuannya. setiap pelaku perjalanan berusaha mencari moda dan rute terbaik.

Pola perjalanan rumah tangga harian sangat menentukan pembebanan arus lalu lintas perkotaan oleh karena itu sangat penting dipahami bagaimana pola perjalanan rumah tangga di kota padang. Kelurahan Korong Gadang berkembang menjadi zona perumahan yang membangkitkan lalu lintas dan membebani jalan kota.

Kelurahan Korong Gadang terletak di Kecamatan Kuranji, salah satu dari 9 kelurahan di Kecamatan Kuranji Kota Padang. Kecamatan Kuranji berbatasan dengan Kecamatan Nanggalo dan Padang Utara di sebelah barat, Pauh di timur, Kecamatan Padang Timur di selatan, dan Kecamatan Koto Tangah di utara. Pada tahun 2015, menurut data dari BPS Kota Padang, kecamatan ini mempunyai penduduk sebesar 141.343 jiwa. Luasnya adalah 57.41 KM² dan kepadatan penduduknya adalah 2.462 jiwa/km².

Sedangkan untuk Kelurahan Korong Gadang sendiri berdasarkan data BPS tahun 2015 memiliki tingkat pertumbuhan penduduk sebesar 1,77% dari tahun sebelumnya yang memiliki jumlah penduduk sebesar 18.837 jiwa/km². Sedangkan untuk luasnya adalah 7.05 km² dan berada pada ketinggian ± 8 m dari permukaan laut yang dihuni oleh 3.418 kk. Kondisi ini membuat daerah di Kelurahan korong Gadang menjadi strategis sebagai pemukiman, terutama sejak adanya isu tsunami

sehingga tanah yang sebelumnya berfungsi sebagai lahan pertanian dan perkebunan telah beralih menjadi pemukiman padat penduduk, hal ini ditandai dengan banyak perumahan yang dibangun. Sekitar 1.260 jiwa Masyarakat Kelurahan Korong Gadang memiliki jenis pekerjaan jasa kemasyarakatan dimana rata-rata tingkat pendidikan tertingginya adalah tamatan SLTP sebesar 1.258 jiwa, untuk tingkat D.IV/S1 716 jiwa, S2/S3 150 jiwa.

Dengan karakteristik populasi seperti itu, timbul pertanyaan hal-hal apa sajakah yang menjadi pertimbangan masyarakat Kelurahan Korong Gadang dalam memilih moda transportasi. Bagaimana pola perjalanan dan penggunaan kendaraan yang dilakukan oleh masyarakat Korong Gadang tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa saja faktor yang menjadi penentu pola perjalanan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Kelurahan Korong Gadang?
2. Bagaimana karakteristik penggunaan kendaraan oleh masyarakat Kelurahan Korong Gadang dalam kehidupan sehari-harinya?
3. Bagaimana pengaruh karakteristik rumah tangga terhadap pola perjalanan dan penggunaan kendaraan oleh masyarakat Kelurahan Korong Gadang dalam kehidupan sehari-harinya?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengamati pola perjalanan dan penggunaan jenis kendaraan oleh masyarakat Kelurahan Korong Gadang dalam melakukan kegiatan sehari-harinya.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan diketahuinya pola perjalanan dan penggunaan kendaraan oleh masyarakat berdasarkan karakteristik rumah tangga dapat diprediksi dampak yang terjadi kedepannya sehingga dapat dilakukan langkah antisipasi.

1.5 Batasan Masalah

Adapun pembatasan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Penelitian dilakukan dengan metoda *Travel Time Diary* terhadap masyarakat di Kelurahan Korong Gadang yang menjadi pelaku kendaraan.
2. Data *Travel Time Diary* dicatat selama hari kerja oleh pelaku kendaraan.
3. Hasil penelitian tentang pola perjalanan dan penggunaan kendaraan dapat digunakan untuk memprediksi dampaknya, namun dalam penelitian ini dampak tersebut tidak dihitung secara kuantitatif.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan penelitian ini dilakukan beberapa tahapan yang dianggap perlu. Metode dan prosedur pelaksanaannya secara garis besar adalah sebagai berikut.

BAB.I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang masalah, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penulisan, manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

BAB.II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini meliputi pengambilan teori dari beberapa sumber bacaan yang mendukung analisa permasalahan yang berkaitan dengan Tesis ini.

BAB.III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini membahas tentang pendiskripsian dan langkah – langkah kerja yang akan dilakukan dengan cara memperoleh data – data yang relevan dengan penelitian ini.

BAB.IV PENGUMPULAN DATA DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini membahas tentang pengumpulan data-data yang di peroleh, selanjutnya data-data tersebut diolah untuk mendapatkan beberapa kesimpulan.

BAB.V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan logis berdasarkan analisa data, temuan dan bukti yang di sajikan sebelumnya yang menjadi dasar untuk menyusun suatu saran sebagai suatu usulan.

