

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Bandar Lampung merupakan Ibu Kota Propinsi Lampung. Selain sebagai pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, kota Bandar Lampung juga merupakan pusat kegiatan perekonomian Propinsi Lampung. Kota Bandar Lampung terletak pada tempat yang strategis sebagai daerah transit kegiatan perekonomian antar pulau Sumatra dan pulau Jawa, sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan pengembangan Kota Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata. Secara geografis Kota Bandar Lampung terletak di daerah Teluk Lampung di ujung selatan Pulau Sumatera, atau tepatnya berada 5° 20' sampai dengan 5° 30' Lintang Selatan dan 105° 28' sampai dengan 105° 37' Bujur Timur.

Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah 192 km² yang terdiri dari 13 kecamatan dan 98 kelurahan. Secara administratif Kota Bandar Lampung berbatasan dengan Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan di sebelah utara, Kecamatan Padang Cermin dan Kecamatan Ketibung Kabupaten Lampung Selatan serta Teluk Lampung di sebelah selatan, Kecamatan Tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan di sebelah timur dan Kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin Kabupaten Lampung Selatan di sebelah barat.

Dalam kehidupan sehari-hari, masyarakat Bandar Lampung tidak lepas dari kebutuhan transportasi untuk melakukan berbagai aktivitasnya baik masyarakat Kota Bandar Lampung itu sendiri maupun masyarakat yang bermigrasi ke Kota Bandar Lampung untuk melakukan kegiatan perekonomian. Adapun perjalanan di bangkitkan dari rumah menuju ke pusat-pusat kegiatan. Sehingga pergerakan / perjalanan yang terjadi di Kota Bandar Lampung berkembang pesat berdasarkan kebutuhan dari masyarakat itu sendiri terhadap tata guna lahan.

Table berikut ini menyajikan distribusi peruntukan lahan di Kota Bandar Lampung.

Tabel 1.1. Luas Peruntukan Lahan

JENIS KEGIATAN	LUAS AREA (Ha)	PROSENTASE (%)
Perkampungan	5.983,00	31,13
Pertanian	10.467,28	54,46
Hutan	480,01	2,50
Rawa	9,75	0,05
Perusahaan	406,55	2,16
Industri	259,30	1,35
Jasa – jasa	377,05	1,96
Lainnya	1.200,39	6,25
Tanah kosong tidak di peruntukkan	34,22	0,18

Sumber : BPN Kota Bandar Lampung, 2004

Dalam tugas akhir ini penyusun ingin mencari suatu model yang dapat menjelaskan pola distribusi perjalanan di kota Bandar Lampung. Hal ini dilatar belakangi oleh pengamatan secara visual di lapangan, dimana distribusi perjalanan di kota Bandar Lampung tidak merata dalam hal ini pola distribusi perjalanan mengarah ke pusat kota yaitu kecamatan Tanjung Karang Pusat dikarenakan daerah perkantoran, perdagangan dan jasa, umumnya berada di daerah tersebut sedangkan tanah pertanian seperti kecamatan Sukareme dan kecamatan Tanjung Seneng yang terletak di pinggiran kota, pergerakan ke daerah tersebut tidak sebesar seperti ke kecamatan Tanjung Karang Pusat. Sehingga semakin memperbesar jarak dari pusat ke pinggiran kota. Ditambah lagi dengan pelayanan angkutan umum yang minim ke arah pinggiran kota membuat distribusi perjalanan ke daerah tersebut tidak sebesar ke pusat kota.

1.2. Rumusan Masalah

Pengembangan kecamatan di kota Bandar Lampung belum terkait langsung dengan pengembangan kecamatan-kecamatan sekitarnya, kurangnya koordinasi pembangunan antar kecamatan dapat berakibat pada terjadinya migrasi penduduk dari kecamatan tidak berpotensi untuk menarik pergerakan ke daerah yang lebih berpotensi untuk menarik pergerakan. Sehingga pengaruh kurangnya koordinasi tersebut sangat berpengaruh terhadap ekonomi, sosial serta sangat berdampak pada perencanaan daerah itu sendiri. Dengan tidak adanya koordinasi tersebut

maka terdapat kemungkinan pergerakan perjalanan yang menghubungkan antar kecamatan-kecamatan di kota Bandar Lampung dalam hal ini antar zona akan mempengaruhi biaya, jarak maupun konektivitas dari distribusi perjalanan di kota Bandar Lampung. Sehingga distribusi perjalanan ke arah daerah yang berpotensi untuk menarik pergerakan sangat besar dan pada akhirnya akan memberikan dampak negatif terhadap pola perjalanan di kota Bandar Lampung. Tetapi dalam hal ini apakah faktor biaya, jarak maupun konektivitas sangat mempengaruhi besarnya distribusi perjalanan di kota Bandar Lampung atau ada faktor-faktor lain yang sangat mempengaruhi distribusi perjalanan di kota Bandar Lampung.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari studi di wilayah Kota Bandar Lampung dalam hal ini dimaksudkan untuk mencari suatu model yang dapat menjelaskan pola distribusi perjalanan di Kota Bandar Lampung yang dipengaruhi oleh faktor jarak, biaya perjalanan dan konektivitas, serta korelasi ketiga faktor tersebut terhadap distribusi perjalanan antar zona di Kota Bandar Lampung. Apabila model ini dapat diestimasi maka diharapkan model distribusi perjalanan ini akan menjadi salah satu alat untuk membantu menentukan kebijakan Pemerintah kota Bandar Lampung dalam bidang transportasi.

1.4. Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian

1.4.1. Ruang Lingkup Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian, maka model suatu sistem perkotaan adalah *model spasial*. Oleh karena itu daerah studi dibagi menjadi zona-zona yang lebih kecil (lihat Gambar 1.1).

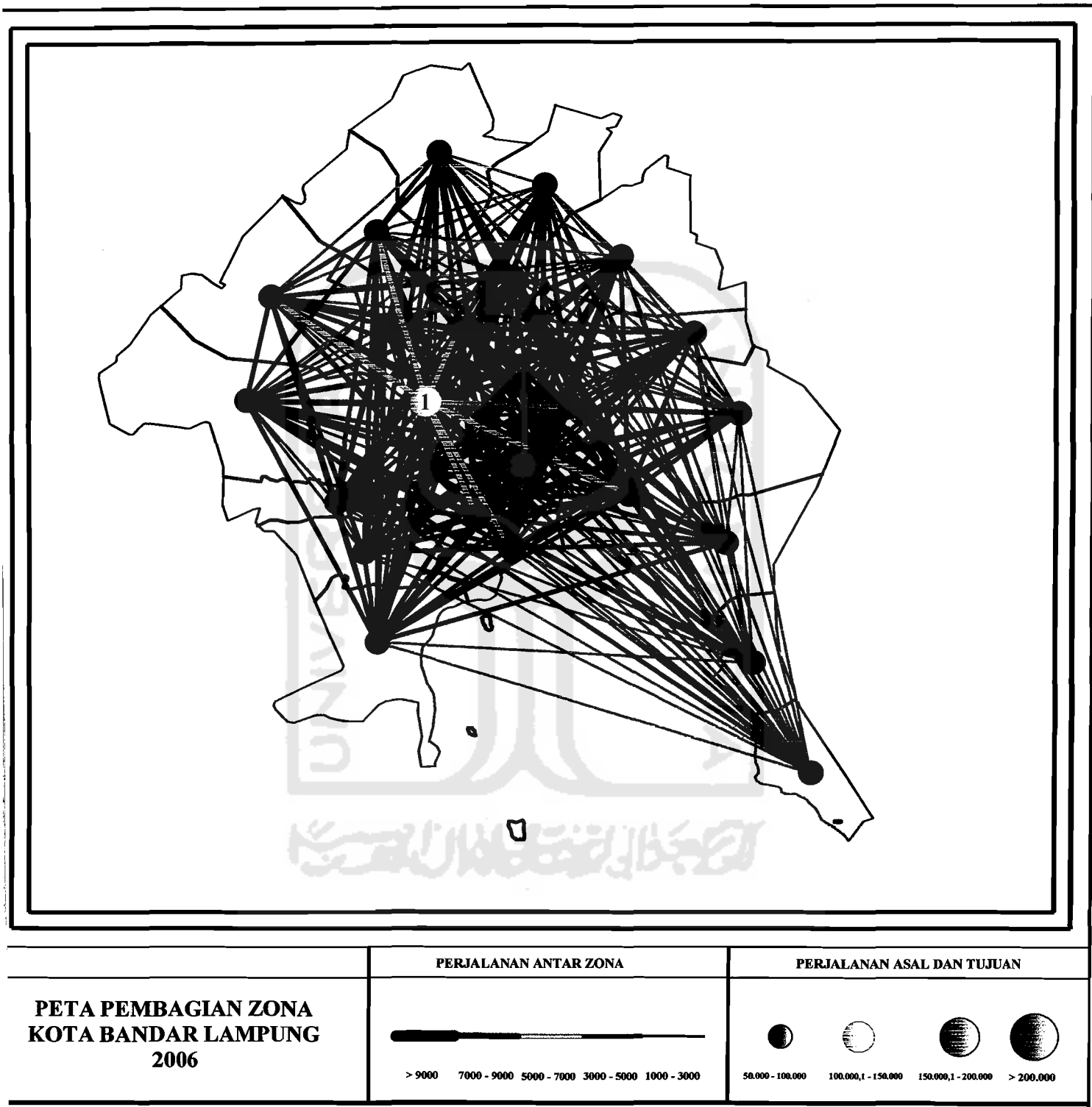
Pemodelan suatu sistem perkotaan yang dimaksud, adalah mencakup hal-hal dalam upaya *pemodelan distribusi perjalanan*, yaitu dengan menggunakan *Gravity Model* (Model Gravitasi) untuk memodelkan asal dan tujuan dari pergerakan kendaraan yang didapat dari Matriks Asal-Tujuan (*Origin and Destination*), terhadap jarak, biaya perjalanan dan konektivitas.

Proses kalibrasi adalah proses menghitung parameter model dengan menggunakan data untuk kota-kota tertentu, sehingga model distribusi perjalanan dari zona asal ke zona tujuan diusahakan sedekat mungkin dengan pola pergerakan sebenarnya (data).

1.4.2. Batasan Penelitian

Bertolak dari latar belakang, rumusan masalah dan tujuan dari penelitian serta untuk memperjelas dan memudahkan dalam penelitian, maka dalam tugas akhir ini perlu adanya batasan penelitian, yang meliputi :

1. Lokasi penelitian dalam Tugas Akhir ini adalah Kota Bandar Lampung, dimana terdapat 25 zona penelitian. Pembagian zona berdasarkan wilayah administrasi, tata guna lahan (homogen) serta memperhatikan batas-batas alam seperti sungai, gunung, jalan kereta dan lain-lain.
2. Pada penelitian ini menggunakan Matriks Asal-Tujuan (MAT) Kota Bandar Lampung tahun 2006 sebagai dasar untuk melakukan pemodelan distribusi perjalanan. Data pada matriks ini dikumpulkan oleh Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung.
3. Pemodelan Distribusi Perjalanan dengan menggunakan *Gravity Model Multi - Proportional Fitting*.
4. Pada penelitian ini, faktor-faktor yang akan dibahas adalah :
 - Jarak perjalanan
 - Biaya perjalanan (biaya angkutan umum)
 - Konektivitas (derajat keterhubungan antar zona)
5. Apabila model telah dapat diestimasi dan dipandang cukup dalam kinerjanya, maka model dapat digunakan untuk menguji kebijakan pembangunan transportasi Kota Bandar Lampung tahun 2016.
6. Dalam menguji kebijakan pembangunan transportasi Kota Bandar Lampung tahun 2016. Bertambahnya jumlah perjalanan antar zona dianggap sinergi dengan pertumbuhan penduduk (angka kematian diabaikan).



Gambar 1.1. Peta Pembagian Zona

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2006

1.5. Manfaat Penelitian

Tugas akhir ini diharapkan akan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Menambah pengetahuan di bidang transportasi maupun kemampuan mengaplikasikan pada suatu proses penelitian.
2. Mengetahui pola distribusi perjalanan kendaraan di Kota Bandar Lampung, sehingga pemodelan distribusi perjalanan ini dapat berguna sebagai bahan pelengkap data yang telah ada terutama untuk keperluan perencanaan maupun kebijakan dalam pengaturan arus lalulintas dalam kota.

