

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

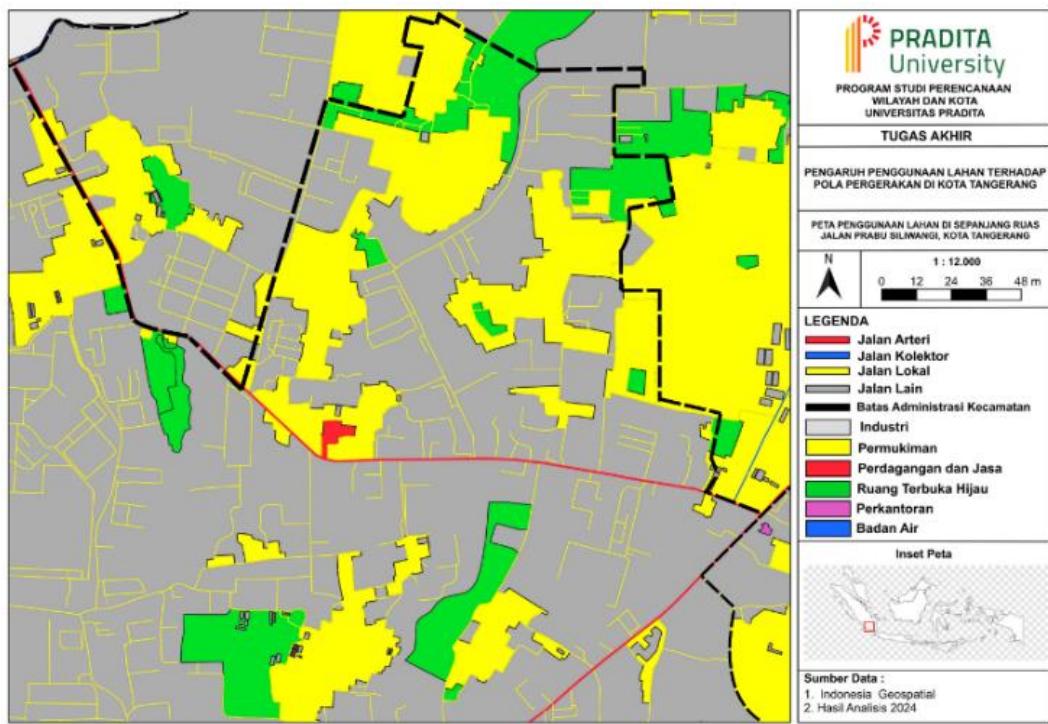
#### **1.1 Latar Belakang**

Masalah yang sering dihadapi kota-kota besar di Indonesia adalah jumlah penduduk yang terus bertambah setiap tahunnya. Kenaikan jumlah penduduk ini dapat mempengaruhi kebutuhan akan fasilitas penunjang kehidupan, seperti fasilitas umum, perumahan, dan lain – lain. Peningkatan jumlah penduduk yang signifikan, disertai dengan masifnya pembangunan, menyebabkan meningkatnya permintaan terhadap lahan. Dalam perkembangan kota, penggunaan lahan sering kali berhubungan secara dinamis dengan sistem transportasi. Menurut Aditiawan (2016) dalam Yuniasa, P. (2023), Penggunaan lahan yang terus mengalami perkembangan dapat mendorong terciptanya ruang kegiatan yang menarik sehingga mampu menimbulkan pergerakan pada kawasan. Sedangkan menurut Tamin (2000) dalam Yuniasa, P. (2023), Setiap kegiatan yang berlangsung pada suatu penggunaan lahan, khususnya pada kawasan yang di dalamnya terdapat beragam jenis penggunaan lahan dapat menjadi magnet pergerakan yang nantinya terwadahi oleh sistem jaringan transportasi.

Permasalahan terkait transportasi sering kali ditemukan di area perkotaan. Adanya sistem transportasi yang baik tentunya memberikan dampak positif bagi pergerakan manusia dan barang. Komponen penting yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur yang memadai dalam sistem jaringan transportasi. Sistem jaringan transportasi yang diterapkan akan bergantung pada topografi wilayah, kondisi sosial - ekonomi, serta potensi lain yang dimiliki oleh kawasan tersebut. Faktor lainnya adalah jaringan jalan yang telah dibangun dapat dengan mudah dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan transportasi di masa mendatang. Mobilitas biasanya mengacu pada transportasi orang dan barang yang memerlukan fasilitas dan infrastruktur. Infrastruktur transportasi yang dibutuhkan

mencakup jaringan jalan raya serta fasilitas umum. Interaksi antara sistem aktivitas dan jaringan jalan menghasilkan pergerakan kendaraan yang melibatkan pergerakan orang dan barang. Sistem pergerakan akan berfungsi dengan baik apabila dikelola dengan manajemen lalu lintas yang efektif. Ketiga sistem kegiatan, jaringan, dan pergerakan saling mempengaruhi. Sistem mobilitas memainkan peranan penting karena dapat mempengaruhi sistem aktivitas dan jaringan transportasi.. Jika pergerakan lancar, maka sistem kegiatan dan jaringan juga akan berjalan dengan baik. Menurut Qurratuain, K. (2020), Pola pergerakan yang menghasilkan rute dan yang menarik pergerakan dibedakan. Pola migrasi ini mencerminkan aktivitas penggunaan lahan, termasuk aktivitas sosial, ekonomi, dan aktivitas lainnya. Kegiatan tersebut biasanya memerlukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Sementara itu, menurut Mayler & Miller (1984) dalam Setyawan, T. & Karmilah, M. (2017), manusia sebagai individu yang dinamis sering kali menciptakan berbagai aktivitas, sehingga diperlukan ruang untuk menampung aktivitas-aktivitas tersebut. Ruang aktivitas dengan kapasitas tinggi biasanya berupa industri, yang pada gilirannya akan mendorong peningkatan kegiatan lalu lintas. Potensi ruang perkotaan dapat diukur dari pemanfaatan area di sekitarnya. Jenis penggunaan lahan dapat dibagi menjadi empat kategori: pemukiman, jaringan transportasi, kegiatan industri atau komersial, dan fasilitas layanan publik.

Kecamatan Jatiuwung dan Kecamatan Periuk merupakan wilayah administrasi Kota Tangerang yang lokasinya terletak di bagian barat. Kecamatan Jatiuwung terdiri dari 6 Kelurahan, sedangkan Kecamatan Periuk terdiri dari 5 Kelurahan. Lokasi studi kasus yaitu berada di Ruas Jalan Prabu Siliwangi yang membentang sepanjang 3,2 km dari Kelurahan Keroncong, Kecamatan Jatiuwung, Kota Tangerang menuju Kelurahan Gembor, Kecamatan Periuk, Kota Tangerang yang berbatasan langsung dengan Kelurahan Kutajaya, Kecamatan Pasar Kemis, Kabupaten Tangerang. Sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, lahan lebih banyak dimanfaatkan untuk kawasan industri, permukiman, perdagangan dan jasa, ruang terbuka hijau, serta perkantoran.



GAMBAR 1.1

#### PETA PENGGUNAAN LAHAN DI RUAS JALAN PRABU SILIWANGI KOTA TANGERANG

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 6 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Tahun 2012 - 2032 pada Pasal 13 ayat 2 (c), Ruas Jalan Prabu Siliwangi adalah jalan arteri sekunder yang menghubungkan Kota Tangerang dengan Kabupaten Tangerang. Jalan ini sering mengalami volume lalu lintas yang tinggi, terutama pada hari kerja dari Senin hingga Sabtu. Kepadatan tertinggi biasanya terjadi pada pagi hari sekitar pukul 07.00 – 08.00 WIB dan pada sore hari antara pukul 16.00 – 17.00 WIB. Kendaraan yang melewati jalan ini sebagian besar terdiri dari kendaraan ringan seperti minibus dan sepeda motor, kendaraan umum massal seperti bus AKAP dan angkutan kota (Angkot), serta kendaraan berat seperti truk industri. Kepadatan lalu lintas di jalan ini terutama dipicu oleh aktivitas kendaraan industri, angkutan kota (Angkot) yang berhenti di lokasi tidak semestinya dalam waktu lama, serta mobilitas pejalan kaki.



Sumber : Hasil Survey Lapangan (2024)

#### GAMBAR 1.2

#### KEPADATAN LALU LINTAS DI RUAS JALAN PRABU SILIWANGI KOTA TANGERANG

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 6 Tahun 2019 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Tahun 2011 – 2032, peruntukan lahan di Kota Tangerang meliputi Sistem pusat pelayanan, jaringan transportasi, dan infrastruktur perkotaan merupakan elemen penting dalam perencanaan dan pengelolaan kota yang berfungsi untuk mendukung mobilitas, aksesibilitas, serta kenyamanan masyarakat. Dalam RTRW Kota Tangerang pasal 8 ayat 1, Strategi pengembangan pusat pelayanan dengan fokus pada pengembangan kawasan industri berwawasan lingkungan di wilayah barat. Kemudian dalam RTRW Kota Tangerang pasal 8 ayat 3, strategi untuk meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan adalah dengan mengembangkan sistem jaringan transportasi jalan untuk menunjang pertumbuhan dan pemerataan pembangunan. Mengacu tentang pusat kegiatan wilayah yang tertera dalam RTRW Kota Tangerang pasal 10 ayat 4, Wilayah Kecamatan Jatiuwung ditetapkan sebagai

Pusat Lingkungan (PL), yang berfungsi sebagai pusat pelayanan ekonomi, sosial, dan administrasi di lingkungan permukiman kota. Sedangkan pusat kegiatan wilayah Kecamatan Periuk dalam RTRW Kota Tangerang pasal 10 ayat 3, adalah Sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota (SPPK), Kecamatan Jatiuwung berfungsi sebagai pusat pelayanan ekonomi, sosial, dan administrasi yang melayani sub-wilayah kota.

## **1.2 Perumusan Masalah**

### **1.2.1 Problem Area**

Arsyad (1989) dalam Asfiati, S. & Zurkiyah, Z. (2021), Penggunaan lahan adalah hasil intervensi manusia terhadap permukaan bumi yang bersifat dinamis, dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan hidup, baik yang bersifat material maupun spiritual.

Ofyar Z. Tamin (1997) dalam Gimon, G. J. (2022), Pola pergerakan merupakan arus dari pergerakan manusia ataupun barang yang meliputi volume, tujuan perjalanan, asal – tujuan perjalanan, waktu tempuh, dan alat yang digunakan.

### **1.2.2 Problem Finding**

Ruas Jalan Prabu Siliwangi membentang dari Kelurahan Keroncong, Kecamatan Jatiuwung hingga Kelurahan Gembor, Kecamatan Periuk di Kota Tangerang. Lokasinya yang cukup strategis karena menjadi penghubung antara Kota Tangerang dengan Kabupaten Tangerang begitupun sebaliknya. Aktivitas yang umum terjadi di ruas jalan ini berupa pergerakan kendaraan ringan (KR) seperti minibus, dan sepeda motor (SM), Kepadatan lalu lintas sering terjadi akibat keberadaan kendaraan umum massal seperti bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan angkutan kota (Angkot), serta kendaraan berat (KB) seperti truk industri. Puncak kepadatan biasanya terjadi pada pagi hari antara pukul 07.00 – 08.00 WIB dan sore hari antara pukul 16.00 – 17.00 WIB. Kepadatan yang terjadi umumnya berasal dari kendaraan berat (KB) seperti

truk industri yang keluar – masuk kawasan industri untuk mendistribusikan produk atau bahan baku untuk keperluan produksi.



*Sumber : Hasil Survey lapangan (2024)*

**GAMBAR 1.3**

**KELUAR MASUKNYA TRUK INDUSTRI**

Adanya aktivitas kendaraan umum massal seperti angkutan kota (Angkot) yang berhenti tidak pada tempatnya dalam waktu yang lama untuk mengangkut atau menurunkan penumpang di Ruas Jalan Prabu Siliwangi sehingga menimbulkan kepadatan lalu lintas.



*Sumber : Hasil Survey Lapangan (2024)*

**GAMBAR 1.4**

**ANGKUTAN KOTA YANG BERHENTI TIDAK PADA TEMPATNYA DALAM WAKTU YANG LAMA**



*Sumber : Hasil Survey Lapangan (2024)*

**GAMBAR 1.5**

**KEPADATAN LALU LINTAS AKIBAT ANGKUTAN KOTA YANG BERHENTI TIDAK PADA TEMPATNYA**

Aktivitas pergerakan lainnya yang terjadi di Ruas Jalan Prabu Siliwangi berupa pergerakan manusia, pada kasus pergerakan manusia umumnya didominasi oleh pergerakan karyawan industri walaupun ada pergerakan manusia lainnya selain karyawan industri.



*Sumber : Hasil Survey Lapangan (2024)*

**GAMBAR 1.6**

**PERGERAKAN KARYAWAN INDUSTRI**

### **1.2.3 Problem Statement**

Ruas Jalan Prabu Siliwangi yang membentang sepanjang 3,2 km, menghubungkan Kelurahan Keroncong, Kecamatan Jatiuwung sampai Kelurahan Gembor, Kecamatan Periuk, merupakan jalan arteri sekunder yang menghubungkan Kota Tangerang dengan Kabupaten Tangerang begitupun sebaliknya. Hal ini membuat Ruas Jalan Prabu Siliwangi cukup ramai dilalui oleh berbagai jenis kendaraan. Selain pergerakan kendaraan, aktivitas di ruas jalan ini juga melibatkan pergerakan manusia. Penggunaan lahan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi didominasi oleh kawasan industri, permukiman, perdagangan dan jasa, ruang terbuka hijau, serta perkantoran. Penggunaan lahan dengan pola pergerakan umumnya dipandang sebagai suatu fenomena yang terpisah, namun kenyataannya penggunaan lahan dan pola pergerakan membentuk suatu sistem yang saling berkaitan. Penggunaan lahan yang ada, menjadi faktor penentu suatu aktivitas, dari aktivitas yang terjadi akan berdampak pada pola pergerakan yang terjadi.

### **1.2.4. Research Question**

Bagaimana pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang (studi kasus: Ruas Jalan Prabu Siliwangi)?"

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Mengetahui bagaimana pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Ruas Jalan Prabu Siliwangi.

### **1.3.2 Sasaran penelitian**

1. Mengidentifikasi karakteristik penggunaan lahan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang
2. Mengidentifikasi pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang

3. Menganalisis pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang
4. Menyusun strategi perencanaan terkait karakteristik pola pergerakan di Kota Tangerang.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Objektif**

1. Mengetahui pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Ruas Jalan Prabu Siliwangi
2. Memberikan usulan terkait pola pergerakan, sehingga dapat menjadi pertimbangan dalam penyusunan strategi perencanaan terkait karakteristik pola pergerakan di Kota Tangerang.

### **1.4.2 Manfaat Subjektif**

1. Peneliti dapat lebih memahami mengenai pemanfaatan penggunaan lahan di kawasan perkotaan
2. Peneliti dapat lebih memahami mengenai pola pergerakan di kawasan perkotaan.

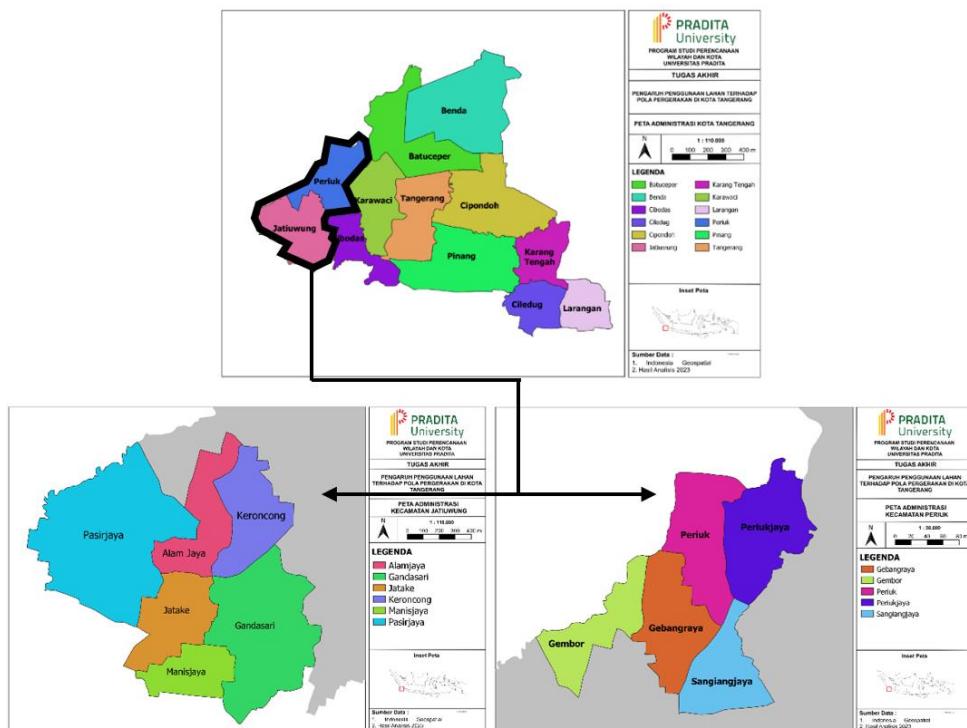
## **1.5 Ruang Lingkup Penelitian**

### **1.5.1 Ruang Lingkup Spasial**

Kota Tangerang merupakan wilayah yang letaknya berada di Provinsi Banten, posisi persisnya adalah ada di arah barat dari Provinsi DKI Jakarta. Dibentuknya kota ini pada tahun 1993 menurut Undang-undang No. 2 Tahun 1993 mengenai Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Tangerang, pembentukan ini adalah bukti dari pemekaran daerah Kabupaten Tangerang. Letaknya secara astronomis, terletak pada koordinat 106°36' - 106°42' Bujur Timur dan 6°6' - 6°13' Lintang Selatan. Dengan luas wilayah 148,47 km<sup>2</sup>, kawasanya telah dibagi kedalam 12 kecamatan, diantaranya yaitu Kecamatan Batu Ceper, Cibodas, Benda, Cipondoh, Jatiuwung, Ciledug, Karawaci,

Larangan, Karang Tengah, Periuk, Tangerang, dan Pinang. Batas administrasi dari Kota Tangerang diantaranya sebagai berikut :

- Timur : Provinsi DKI Jakarta
- Selatan : Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Selatan
- Barat : Kabupaten Tangerang
- Utara : Kabupaten Tangerang



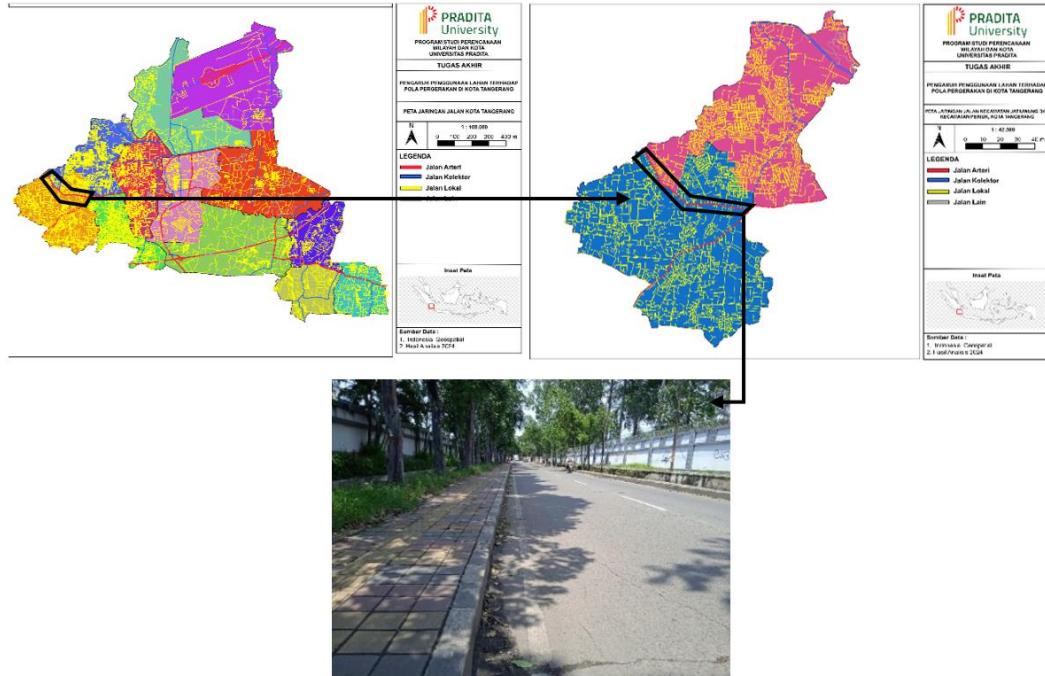
Sumber : Olahan Penulis (2024)

**GAMBAR 1.7**

#### PETA ADMINISTASI KECAMATAN JATIUWUNG DAN KECAMATAN PERIUK

Ruas Jalan Prabu Siliwangi adalah infrastruktur yang disiapkan oleh Pemerintah Kota Tangerang bertujuan untuk mempermudah akses menuju pusat pelayanan kota. Sepanjang ruas jalan ini terdapat berbagai kawasan, antara lain kawasan perdagangan dan jasa, industri, permukiman, ruang terbuka hijau, serta perkantoran. Keberadaan jalan yang baik ini berperan penting dalam mendorong

interaksi antara berbagai kegiatan di pusat kota, layanan transportasi dapat ditingkatkan untuk mendukung pertumbuhan dan pengembangan pusat-pusat layanan tersebut..



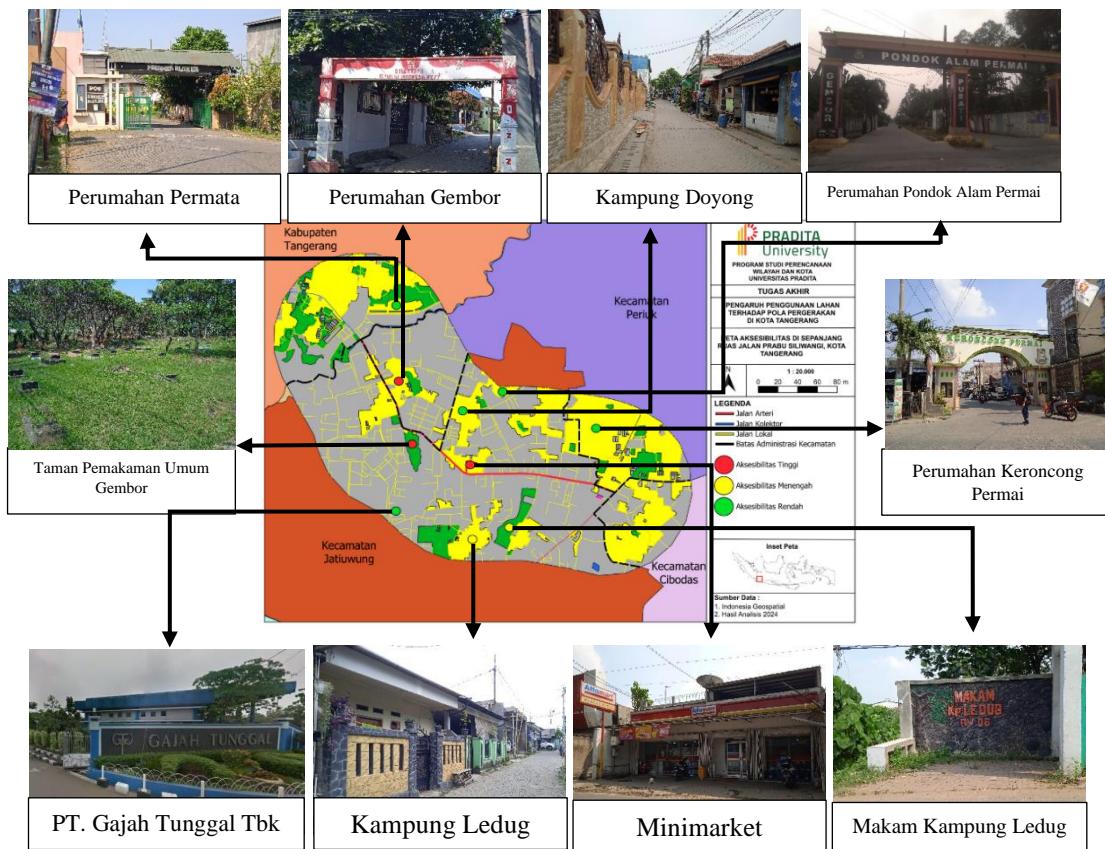
*Sumber : Olahan Penulis dan Hasil Survey Lapangan (2024)*

**GAMBAR 1.8**

#### **PETA JARINGAN JALAN PRABU SILIWANGI KOTA TANGERANG**

Menurut Clarence Perry (1929) dalam Widyonarso, E. S., & Yuliastuti, N. (2014), Aksesibilitas ke fasilitas sosial mencerminkan penerapan konsep *neighborhood unit*, yaitu suatu pendekatan perencanaan fisik yang digunakan untuk menentukan ukuran dan batas lingkungan sekitarnya. Ukuran yang diharapkan adalah 2,2km. Ini adalah radius berjalan kaki maksimum antara rumah Anda dan pusat komunitas. Aksesibilitas dibagi menjadi tiga indikator, tinggi, menengah/sedang, dan rendah, yang menggambarkan tingkat kemudahan atau kesulitan dalam mencapai suatu lokasi atau fasilitas. Aksesibilitas tinggi berada pada jarak ideal 400 meter dengan waktu tempuh  $< 5$  menit, sedangkan aksesibilitas menengah / sedang berada pada jarak ideal  $\leq 400$  meter sampai  $> 400$  meter dengan waktu tempuh  $5 - 15$  menit dan  $16 - 20$

menit, sedangkan aksesibilitas rendah berada pada jarak ideal > 400 meter dengan waktu tempuh > 20 menit.



*Sumber: Olahan Penulis (2024) dan Hasil Survey Lapangan (2024)*

**GAMBAR 1.9**

#### **PETA AKSESIBILITAS**

Gambar diatas merupakan peta aksesibilitas yang berada di Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang. Berikut merupakan keterangan nama dan akses jalannya :

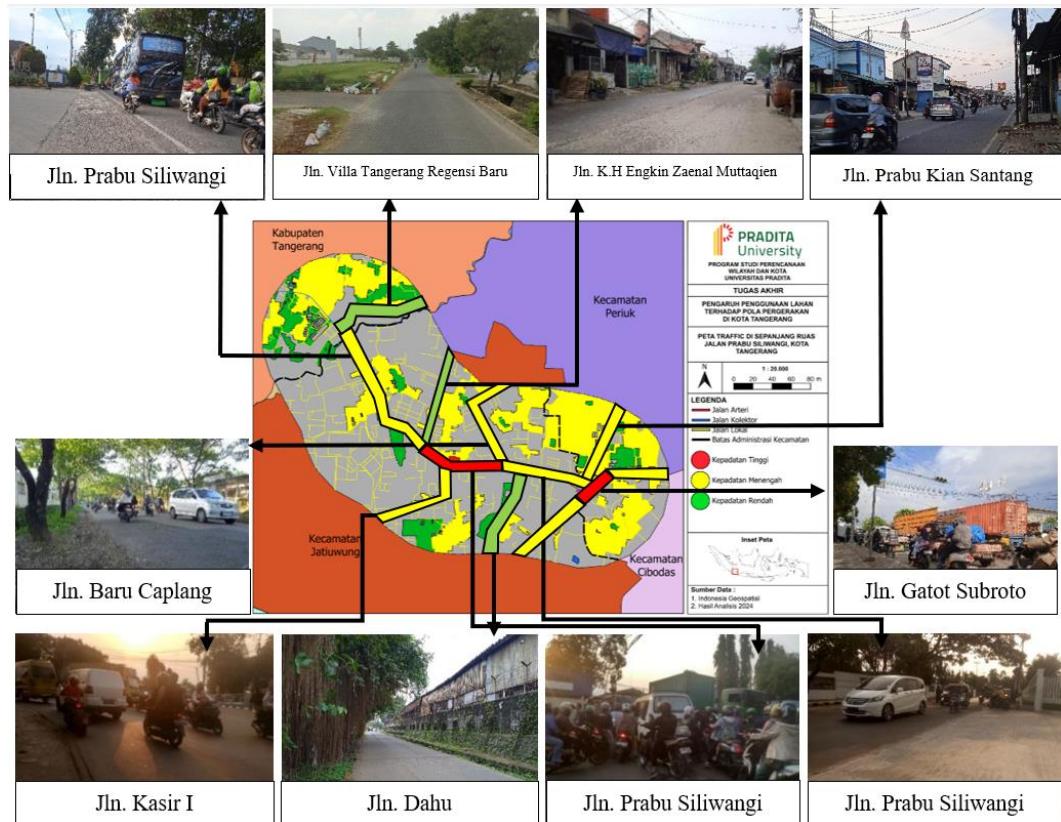
1. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Perumahan Permata Blok 88 memiliki jarak tempuh sejauh 2,8 km dengan waktu tempuh 33 menit (tingkat aksesibilitas rendah)

2. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Perumahan Gembor memiliki jarak tempuh sejauh 280 m dengan waktu tempuh 4 menit (tingkat aksesibilitas tinggi)
3. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Kampung Doyong memiliki jarak tempuh sejauh 2,4 km dengan waktu tempuh 31 menit (tingkat aksesibilitas rendah)
4. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Perumahan Pondok Alam Permai memiliki jarak tempuh sejauh 2,1 km dengan waktu tempuh 29 menit (tingkat aksesibilitas rendah)
5. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Taman Pemakaman Umum Gembor memiliki jarak tempuh sejauh 13 m dengan waktu tempuh 2 menit (tingkat aksesibilitas tinggi)
6. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Perumahan Keroncong Permai memiliki jarak tempuh sejauh 2,1 km dengan waktu tempuh 29 menit (tingkat aksesibilitas rendah)
7. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju PT. Gajah Tunggal Tbk memiliki jarak tempuh sejauh 3,6 km dengan waktu tempuh 50 menit (tingkat aksesibilitas rendah)
8. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Kampung Ledug memiliki jarak tempuh sejauh 1,2 km dengan waktu tempuh 17 menit (tingkat aksesibilitas menengah / sedang)
9. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju minimarket memiliki jarak tempuh sejauh 13 meter dengan waktu tempuh 2 menit (tingkat aksesibilitas tinggi)
10. Akses Ruas Jalan Prabu Siliwangi menuju Makam Kampung Ledug memiliki jarak tempuh sejauh 1,2 km dengan waktu tempuh 17 menit (tingkat aksesibilitas menengah / sedang)

Menurut Ofyar Z. Tamin (2000) dalam Ardiansyah, R. (2022), kemacetan lalu lintas terjadi ketika jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan, yang menyebabkan arus lalu lintas terhambat atau bahkan terhenti total.

Ketidakmampuan lagi ruas jalan dalam menampung volume kendaraan yang melintas mengakibatkan munculnya kepadatan lalu lintas. Hal ini disebabkan oleh hambatan atau gangguan samping yang tinggi, yang menyebabkan penyempitan ruas jalan. Beberapa contoh penyebabnya antara lain:

- Kendaraan berhenti di badan jalan dalam waktu yang lama
- Pedagang yang berdagang di trotoar atau badan jalan
- Pangkalan ojek
- Kegiatan sosial yang memanfaatkan badan jalan.



Sumber : Olahan Penulis dan Hasil Survey Lapangan (2024)

**GAMBAR 1.10**

**PETA TRAFFIC**

Gambar diatas merupakan peta *traffic* yang berada di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang. Terdapat tiga kondisi lalu lintas yang

berbeda, yaitu kepadatan tinggi yang ditunjukkan dengan lingkaran merah, kepadatan sedang yang ditandai dengan lingkaran kuning, dan kepadatan rendah yang digambarkan dengan lingkaran hijau :

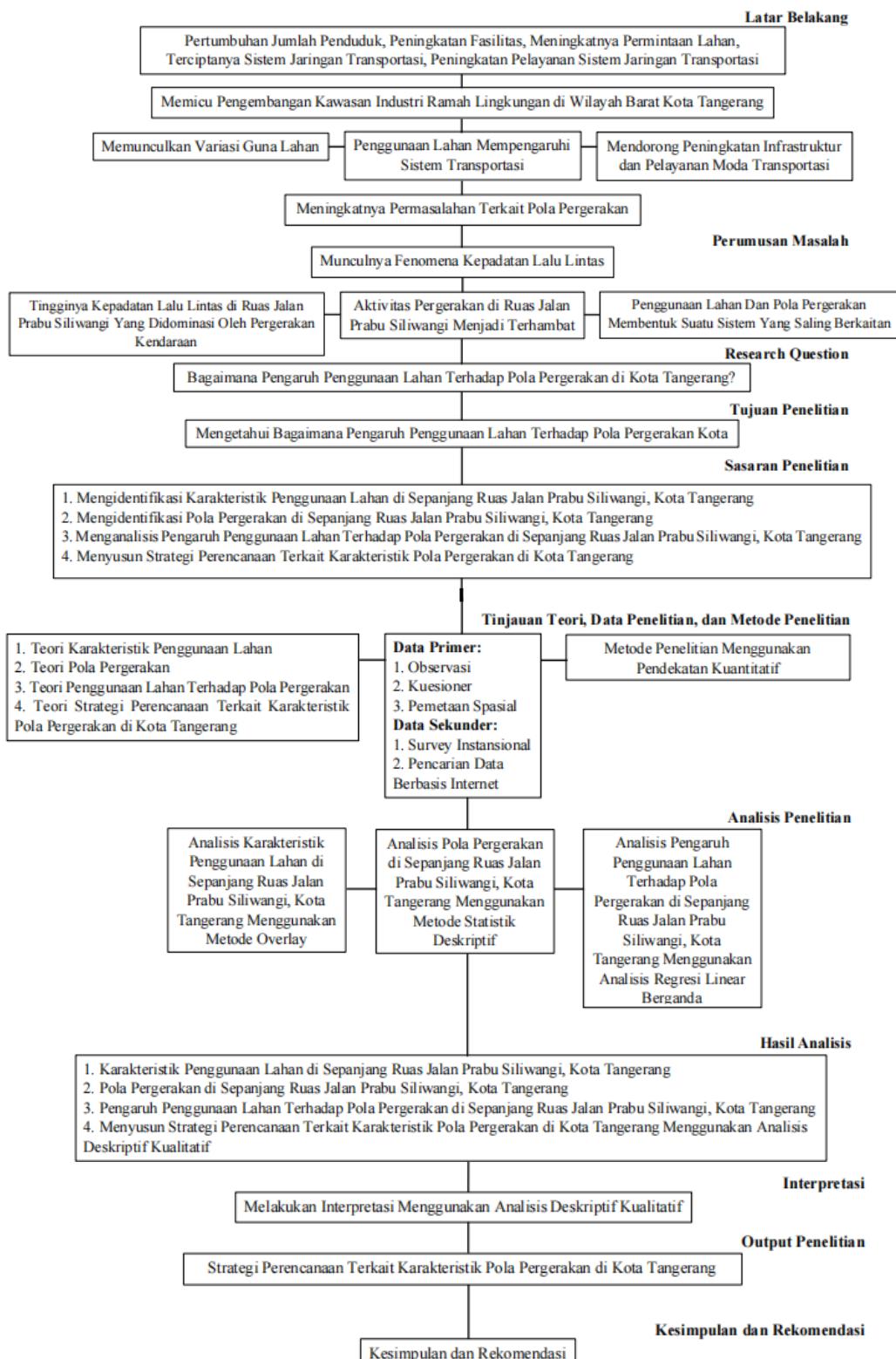
1. Kepadatan tinggi yang ditandai dengan warna merah terjadi di Ruas Jalan Prabu Siliwangi, dan Ruas Jalan Gatot Subroto, alasan kenapa di lokasi tersebut kepadatannya cukup tinggi karena adanya aktivitas keluar – masuk kendaraan industri, disertai dengan adanya aktivitas kendaraan umum massal seperti angkutan kota yang berhenti tidak pada tempatnya dalam waktu yang lama untuk mengangkut atau menurunkan penumpang, dan aktivitas pergerakan manusia yang umumnya didominasi oleh pergerakan karyawan industri.
2. Kepadatan menengah yang ditandai dengan warna kuning terjadi di Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Ruas Jalan Gatot Subroto, Ruas Jalan Baru Caplang, Ruas Jalan Kasir I, dan Ruas Jalan Prabu Kian Santang, alasan kenapa di lokasi tersebut kepadatannya menengah karena lokasinya terletak di kawasan industri (kecuali untuk Ruas Jalan Prabu Kian Santang karena lokasinya di kawasan permukiman) dan aktivitas pergerakan yang terjadi cukup ramai namun arus lalu lintasnya cenderung lancar.
3. Kepadatan rendah yang ditandai dengan warna hijau terjadi di Ruas Jalan Villa Tangerang Regensi Baru, Ruas Jalan KH. Engkin Zaenal Muttaqien, dan Ruas Jalan Dahu, alasan kenapa di lokasi tersebut kepadatannya cukup rendah karena lokasinya terletak di kawasan permukiman dan aktivitas pergerakan yang terjadi di ruas jalan tersebut cukup rendah.

### **1.5.2 Ruang Lingkup Substansial**

1. Mengidentifikasi karakteristik penggunaan lahan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang berdasarkan hubungan penggunaan lahan dengan transportasi
2. Mengidentifikasi pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang berdasarkan karakteristik Pola Pergerakan, faktor – faktor pola pergerakan, peranan transportasi, dan sistem infrastruktur

3. Menganalisis pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, Kota Tangerang berdasarkan keterkaitan penggunaan lahan terhadap pola pergerakan
4. Menyusun strategi perencanaan terkait karakteristik pola pergerakan di Kota Tangerang. berdasarkan fungsi strategi perencanaan terkait karakteristik pola pergerakan.

## 1.6 Kerangka Berpikir



**GAMBAR 1.11**  
**KERANGKA BERPIKIR**

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan ini mencakup penjelasan mengenai isi atau pembahasan setiap bab dalam tugas akhir yang disusun. Setiap bab akan dijelaskan sebagai berikut:

#### **BAB I Pendahuluan**

Bab pendahuluan menjelaskan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup penelitian, kerangka berpikir, serta sistematika penulisan yang mengulas pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang.

#### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Bab tinjauan pustaka berisi penjelasan mengenai teori-teori yang digunakan untuk mendukung analisis dan pembahasan substansi tugas akhir. Bab ini juga mencakup kajian teori serta sintesis teori penelitian yang berfokus pada pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang.

#### **BAB III Metodologi Penelitian**

Bab metodologi penelitian menjelaskan tentang gambaran umum objek penelitian, pendekatan yang digunakan, tahapan penelitian, variabel penelitian, skala pengukuran, serta operasional variabel. Selain itu, bab ini juga menguraikan lokasi, populasi, dan sampel yang diteliti, metode pengumpulan data, serta metode analisis data yang digunakan untuk mengkaji pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di Kota Tangerang.

#### **BAB IV Gambaran Umum**

Gambaran umum berisi tentang gambaran yang lebih mendalam mengenai gambaran umum penelitian dan lokasi penelitian, mulai dari tingkat makro pada letak Kota Tangerang yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Tangerang, dan

tingkat mikro yang berfokus pada lokasi – lokasi yang terkena dampak fenomena kepadatan lalu lintas dari aktivitas pola pergerakan yang terjadi dalam radius 3,2 kilometer.

## **BAB V Analisis dan Pembahasan**

Bab ini berisi uraian tentang metode analisis serta hasil analisisnya, seperti metode *overlay* untuk mengetahui karakteristik penggunaan lahan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, metode statistik deskriptif kualitatif untuk mengetahui pola pergerakan yang terjadi di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, analisis regresi linear berganda untuk mengetahui pengaruh penggunaan lahan terhadap pola pergerakan di sepanjang Ruas Jalan Prabu Siliwangi, dan analisis deskriptif kualitatif untuk menyusun strategi perencanaan terkait karakteristik pola pergerakan di Kota Tangerang.

## **BAB VI Strategi Perencanaan**

Bab ini berisi tentang target luaran sasaran ke – 4 yaitu strategi perencanaan terkait karakteristik pola pergerakan di Kota Tangerang.

## **BAB VII Penutup**

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari seluruh analisis dan pembahasan penelitian ini, di dalamnya juga berisi rekomendasi bagi instansi pemerintah, dan peneliti lainnya.

## **Daftar Pustaka**

Berisi tentang daftar sumber kajian literatur yang dijadikan sebagai referensi oleh penulis dalam membuat penelitian ini.