

ANALISIS SISTEM JARINGAN JALAN TERHADAP STRUKTUR RUANG KOTA TIAKUR KABUPATEN MALUKU BARAT DAYA

MARIANA PELPINA HENNY TEURUPUN

MPW 4513002



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA "45"
MAKASSAR
2015**

TESIS

**ANALISIS SISTEM JARINGAN JALAN TERHADAP
STRUKTUR RUANG KOTA TIAKUR
KABUPATEN MALUKU BARAT DAYA**

Disusun dan Diajukan oleh

MARIANA PELPINA HENNY TEURUPUN
Nomor Induk MPW 45 13 002

Menyetujui
Komisi Pembimbing




Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T.
Ketua

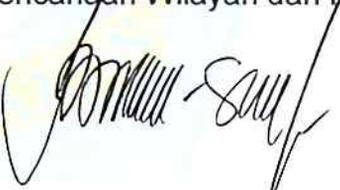

Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si.
Anggota

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Bosowa "45" Makassar

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota




Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T.
NIDN : 09 10 10 67 02


Dr. Ir. Batara Surya, M.Si
NIDN : 09 13 01 71 03

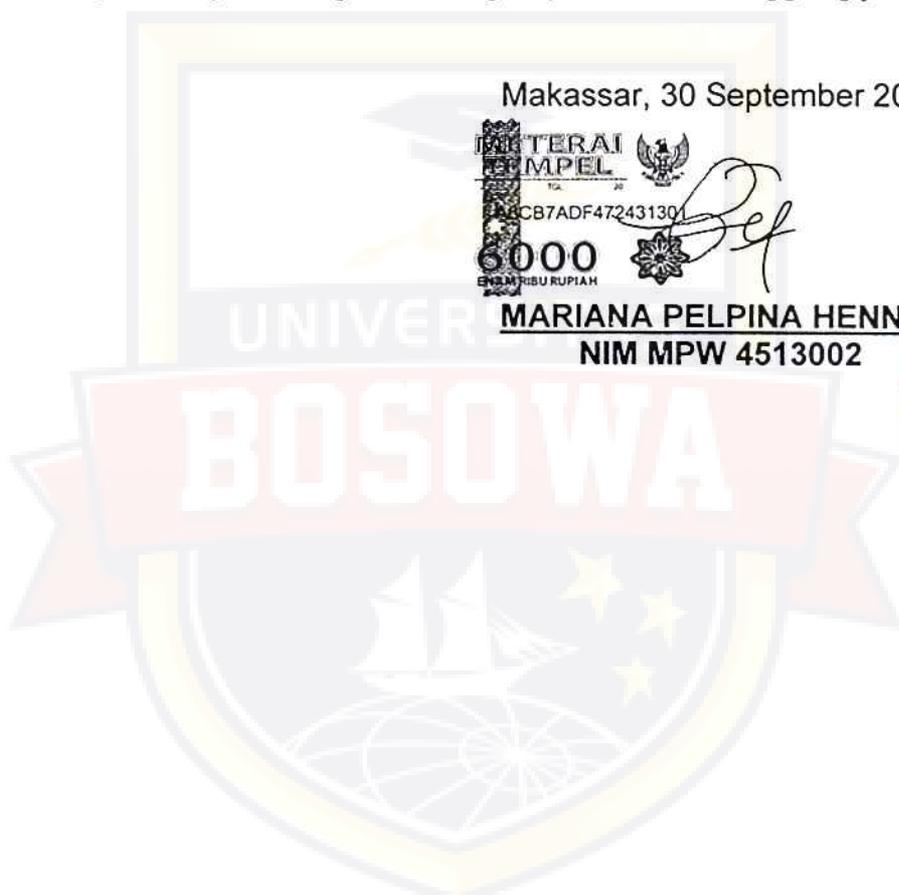
PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini murni karya saya dan tidak pernah diajukan untuk memperoleh gelar di suatu Perguruan Tinggi, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebut dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ini ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/institusi lain maka Saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister dengan penuh rasa tanggung jawab.

Makassar, 30 September 2015



MARIANA PELPINA HENNY J
NIM MPW 4513002



ABSTRAK

Analisis Sistem jaringan jalan terhadap struktur ruang Kota Tiakur Kabupaten Maluku Barat Daya (dibimbing oleh Murshal Manaf dan H.Agus Salim). Sistem jaringan jalan di Kota Tiakur yang sudah direncanakan dan tahap pembangunan selanjutnya diharapkan sesuai dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan yang telah ada, sehingga tidak terjadi kesemrawutan dalam struktur ruang kota pada masa mendatang, tetapi kenyataannya berbeda dengan perencanaan, maka pasti yang terjadi sistem aktivitas atau dampak lainnya juga memengaruhi lingkungan sekitarnya.

Tujuan penulisan antara lain memahami, menjelaskan perkembangan sistem pusat kegiatan dan pelayanan Kota Tiakur serta menganalisis sistem jaringan jalan yang memengaruhi pembangunan struktur ruang Kota Tiakur. Metode penelitian menggunakan pendekatan penelitian gabungan antara kuantitatif dengan pendekatan kualitatif, teknik analisis data menggunakan analisis deskriptif kualitatif dan analisis regresi berganda.

Hasil penelitian yaitu perkembangan sistem pusat dan pelayanan di Kota Tiakur secara keseluruhan belum mencapai hasil yang diharapkan sesuai dengan perencanaan banyak infrastruktur sebagai penunjang perkembangan kota belum terealisasi. Hasil analisis tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas yang diuji secara parsial maupun simultan hasilnya signifikan terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur. Sistem jaringan jalan berpengaruh tinggi terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur.

Kata kunci : Sistem, jaringan jalan, struktur ruang dan Kota Tiakur



ABSTRACT

The system analyzes the road network of the city space structure Tiakur Southwest Maluku district (guided by Murshal Manaf and H.Agus Salim). Road network system in the City Tiakur already planned and the next stage of development is expected in accordance with Plan of Building and Environment who has been there, so there is no chaos in the structure of urban space in the future, but the reality is different by design, it must have happened system activity or other effects also affect the surrounding environment.

The purpose of writing among others understand, explain the system development and service centers Tiakur City and to analyze road network system that influence the development of space structures Tiakur City.

This research method using a combination of quantitative research approach with a qualitative approach, data analysis techniques using qualitative descriptive analysis and multiple regression analysis.

Results of the research is the development of systems and services in the city center Tiakur as a whole has not achieved the expected results in accordance with the planning of many infrastructure as supporting the development of the city has not been realized. Results of the analysis of land use, transportation network and traffic movement tested partially or simultaneously results are significant to the formation of the spatial structure Tiakur City. Road network system of high influence on the formation of the spatial structure Tiakur City

Keywords : *System, Road network, spatial structure and Tiakur city*



KATA PENGANTAR

Segala puji dan hormat kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini. Gagasan yang melatar belakangi penulisan ini adalah masalah yang terjadi sesuai pengamatan penulis, dimana perkembangan transportasi dalam hal ini sistem jaringan jalan di kota Tiakur diharapkan kesesuaian dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan sehingga perlu memahami sistem jaringan jalan dengan struktur ruang kota Tiakur agar tidak terjadi kesemrawutan, apalagi lahan yang tersedia terbatas.

Penulisan ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah daerah kabupaten Maluku Barat Daya dalam rangka penataan ruang kota Tiakur kedepan. Ucapan terima kasih kepada pembimbing Dr.Ir.Murshal Manaf, M.T dan Dr.Ir.H.Agus Salim, M.Si serta penguji Dr.Ir.Batara Surya, M.Si, Dr.Ir.Misliah Idris, M.Str yang selalu setia membantu, membimbing dan memberikan masukan dalam penyelesaian penulisan tesis kiranya diberkati oleh Allah. Ucapan terima kasih juga buat Pemerintah Daerah Maluku Barat Daya yang telah memberikan rekomendasi kepada saya sehingga dapat melanjutkan studi, terima kasih buat suami, anak-anak, orangtua, mertua serta teman-teman yang selalu memberikan dukungan material maupun semangat bagi saya sehingga penulisan ini dapat selesai. Dalam penulisan ini, saya merasa belum sempurna karena itu dengan tangan terbuka menerima kritik dan saran dari pihak-pihak lain guna penyempurnaan penulisan ini.

Makassar, September 2015

Mariana Pelpina Henny Teurupun

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN	iii
ABSTRAK.....	iv
ABSTRAC.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Masalah.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Ruang Lingkup Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Sistem Transportasi	9
1. Hubungan Guna Lahan dan Transportasi.....	12
2. Pola Pergerakan.....	15
3. Aksesibilitas.....	17

4. Mobilitas.....	18
B. Pengertian, Fungsi jalan dan Klasifikasi Jalan.....	19
1. Pengertian Jalan.....	19
2. Fungsi Jalan.....	19
3. Klasifikasi Jalan.....	21
a. Jalan arteri primer.....	23
b. Jalan Kolektor primer.....	24
c. Sistem jaringan jalan sekunder.....	26
d. Jenis jaringan jalan.....	29
C. Struktur Hierarki Perkotaan dan Sistem Jaringan Jalan Primer	30
D. Struktur Kawasan Perkotaan dan Sistem Jaringan Jalan Sekunder.....	33
E. Struktur Ruang Kota.....	36
F. Kerangka Pikir.....	47

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	48
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	48
C. Jenis dan Sumber Data.....	50
D. Teknik Pengumpulan Data.....	50
E. Populasi dan Sampel	51
1. Populasi.....	51
2. Sampel.....	51
3. Teknik Penarikan Sampel.....	52



F. Variabel Penelitian.....	52
G. Instrumen Penelitian.....	53
H. Analisis Data.....	55
I. Defenisi Operasional.....	56

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran umum wilayah penelitian.....	58
1. Letak dan luas wilayah.....	58
2. Kondisi fisik dasar.....	59
3. Kondisi kependudukan.....	62
4. Pola tata guna lahan dan arah perkembangan kota.....	63
B. Sarana dan prasarana.....	64
1. Kondisi sarana.....	64
a. Moda angkutan.....	64
b. Fasilitas pendidikan.....	65
c. Fasilitas kesehatan.....	66
d. Fasilitas pemerintahan dan perkantoran.....	67
e. Fasilitas peribadatan.....	67
f. Sarana perdagangan dan jasa.....	67
2. Kondisi prasarana.....	69
a. Jaringan jalan.....	69
b. Terminal.....	69
c. Air bersih.....	69
d. Tempat Pembuangan Sampah.....	70
e. Telekomunikasi.....	70

C. Hasil Penelitian.....	70
1. Dinamika perkembangan struktur ruang Kota Tiakur.....	70
2. Hasil analisa statistik.....	81
a. Hasil analisis variabel tata guna lahan terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	82
b. Hasil analisis variabel jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	83
c. Hasil analisis variabel pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	83
d. Hasil analisis variabel tata guna lahan dan jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	83
e. Hasil analisis variabel jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	83
f. Hasil analisis variabel tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	84
g. Hasil analisis variabel tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	84
D. Pembahasan	84
1. Perkembangan struktur ruang Kota Tiakur.....	84
2. Hasil analisa statistik.....	89

a. Variabel tata guna lahan terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	89
b. Variabel jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	90
c. Variabel pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	91
d. Variabel tata guna lahan dan jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	92
e. Variabel jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	93
f. Variabel tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas Terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	93
g. Variabel tata guna lahan, jaringan transportasi dan Pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.....	94
E. Bentuk pengaruh sistem jaringan jalan terhadap pembentukan struktur ruang kota.....	97
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	99
B. Rekomendasi.....	100

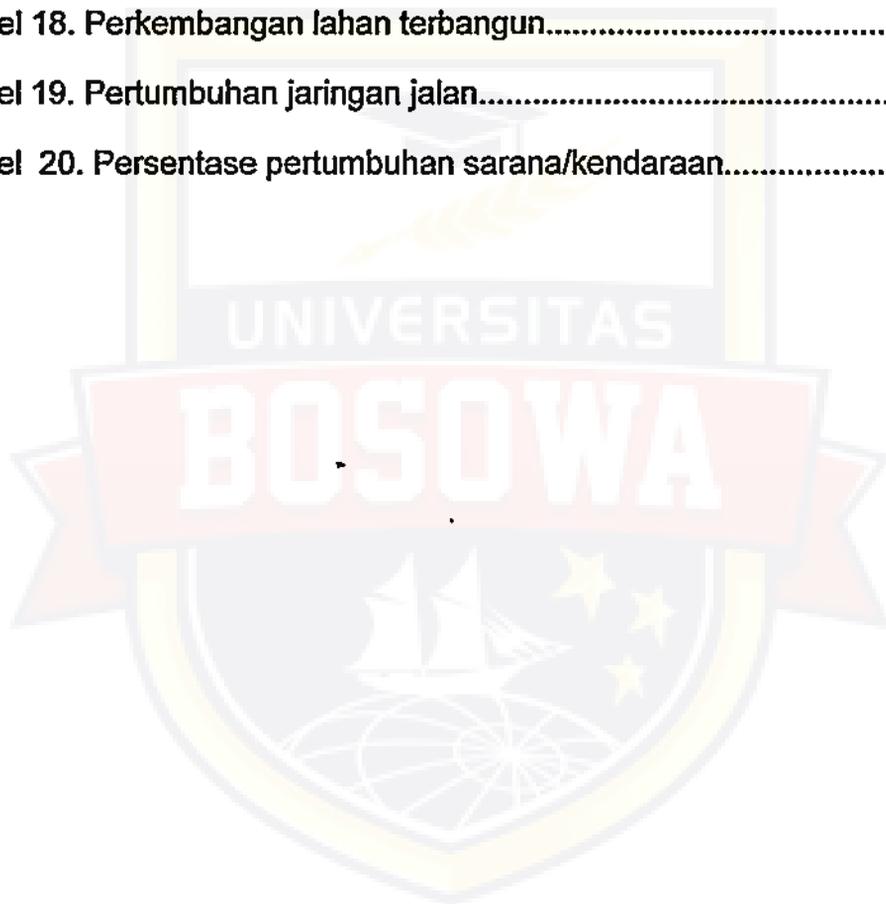
Daftar Pustaka

Lampiran

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Hubungan antara hierarki kota dengan peranan ruas jalan dalam sistem jaringan jalan primer.....	32
Tabel 2. Hubungan antara kawasan perkotaan dengan Peranan ruas jalan dalam sistem jaringan jalan Sekunder.....	35
Tabel 3. Variabel dan indikator-indikator.....	53
Tabel 4. Kisi-kisi instrumen variabel.....	54
Tabel 5. Klasifikasi jumlah penduduk.....	62
Tabel 6. Moda angkutan.....	64
Tabel 7. Fasilitas pendidikan.....	65
Tabel 8. Fasilitas kesehatan.....	66
Tabel 9. Fasilitas pemerintahan dan perkantoran.....	67
Tabel 10. Sarana perdagangan dan jasa.....	68
Tabel 11. Penataan dalam kawasan perkotaan Tiakur pada rencana sepuluh tahun.....	71
Tabel 12. Realisasi penataan dalam kawasan perkotaan Tiakur....	72
Tabel 13. Perkembangan pembangunan infrastruktur.....	74
Tabel 14. Karakteristik ruas jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan Wakarley tahun 2009 dan 2010.....	76
Tabel 15. Karakteristik ruas jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan Wakarley tahun 2011 dan 2012.....	77

Tabel 16. Karakteristik ruas jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan Wakarley tahun 2013 dan 2014.....	78
Tabel 17. Tabulasi responden terhadap perkembangan Kota Tiakur.....	78
Tabel 18. Perkembangan lahan terbangun.....	80
Tabel 19. Pertumbuhan jaringan jalan.....	81
Tabel 20. Persentase pertumbuhan sarana/kendaraan.....	81



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Sistem Jaringan Jalan Primer.....	33
Gambar 2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder.....	36
Gambar 3. Teori sektor.....	41
Gambar 4. Tiga Elemen Linkage Struktural.....	45
Gambar 5. Tiga Tipe Linkage Urban Space.....	45
Gambar 6. Kerangka Pikir.....	47
Gambar 7. Peta lokasi penelitian	49
Gambar 8. Paradigma Penelitian.....	56
Gambar 9. Perbandingan rencana jaringan jalan dengan kondisi Eksisting.....	75
Gambar 10. Persentase responden terhadap struktur ruang Kota Tiakur.....	79
Gambar 11. Kondisi eksisting infrastruktur Kota Tiakur.....	79

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem transportasi meliputi beberapa sistem yang saling berkaitan dan saling memengaruhi. Sistem-sistem yang membentuk sistem transportasi antara lain sistem kegiatan/aktivitas, sistem jaringan dan sistem pergerakan. Selain itu terdapat pula sistem kelembagaan yang berfungsi sebagai penunjang dan yang mempengaruhi hubungan berbagai sistem tersebut untuk menjamin terwujudnya sistem pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya. Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan.

Perencanaan transportasi melibatkan proses *sequential* yang terdiri dari bangkitan perjalanan, sebaran perjalanan, pemilihan moda dan pembebanan perjalanan yang lebih dikenal dengan model empat tahap. Model empat tahap telah banyak digunakan dan diaplikasikan dalam penelitian dan perencanaan transportasi. Umumnya perhitungan bangkitan perjalanan hanya mempertimbangkan faktor-faktor sosio-ekonomi suatu daerah. Namun seiring dengan berkembangnya ilmu transportasi, perhitungan bangkitan perjalanan juga memperhatikan faktor aksesibilitas perjalanan. Studi tentang jaringan transportasi jalan Kota Yogyakarta, menyebutkan bahwa model bangkitan perjalanan hanya

dipengaruhi oleh variabel sosio ekonomi (Dalam studi pengujian pengaruh aksesibilitas terhadap permintaan perjalanan di Kota Yogyakarta, tahun 2006). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel aksesibilitas mempunyai pengaruh yang cukup signifikan terhadap permintaan perjalanan di Kota Yogyakarta. Menurut penelitian yang relevan sebelumnya menyebutkan evaluasi kinerja ruas jalan arteri primer, ruas jalan Soedirman di Kota Bekasi terjadi pergeseran peruntukan penggunaan lahan dan peningkatan kegiatan disekitar kawasan ruas jalan Soedirman antara lain terjadinya peningkatan kawasan permukiman penduduk kepadatan tinggi, peningkatan kawasan perdagangan dan peningkatan kawasan industri sehingga telah menyebabkan terjadinya penurunan pelayanan ruas jalan rata-rata pada pagi hari.

Jaringan jalan memiliki fungsi yang sangat penting yaitu sebagai prasarana untuk memindahkan orang dan barang dan merupakan urat nadi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan stabilitas nasional, serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan. Pada akhir-akhir ini jaringan jalan di kota-kota besar di Indonesia ditandai dengan kemacetan lalu lintas semakin meningkat. Selain pertumbuhan lalu lintas yang pesat, kemacetan yang disebabkan oleh berbaurnya peranan jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal pada jalan yang seharusnya sesuai dengan fungsinya masing-masing. Ketersediaan jalan menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten/kota, jalan yang memudahkan orang melakukan perjalanan,

jalan menjamin pengguna kendaraan tiba ditujuan dengan selamat, nyaman dan sesuai dengan kecepatan rencana sejalan dengan dinamika kebutuhan terhadap aksesibilitas, mobilitas, keselamatan dan kondisi jalan.

Kota dikenal dengan banyaknya permasalahan yang kompleks yang terdapat didalamnya, dimana terdapat kecenderungan bahwa berkembangnya suatu kota bersamaan pula dengan berkembangnya masalah transportasi yang terjadi, sehingga masalah ini akan selalu membayangi perkembangan suatu wilayah perkotaan. Pola jaringan jalan dapat mempengaruhi perkembangan tata guna lahan. Jaringan jalan yang direncanakan secara tepat akan merupakan pengatur lalu lintas yang baik. Jadi ada kaitan antara perencanaan kota dengan perencanaan transportasi. Perencanaan kota mempersiapkan kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya berbagai persoalan agar kota menjadi suatu tempat kehidupan yang layak. Sedangkan perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang atau barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman, dan mencegah terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan-jalan dalam kota.

Kota berfungsi sebagai terminal jasa distribusi yaitu jasa perdagangan dan jasa angkutan. Suatu kota melayani pemasaran barang dan jasa kepada daerah-daerah yang berada di sekitarnya. Semakin besar suatu kota, makin luas wilayah pengaruhnya dan sebaliknya. Suatu

wilayah mempunyai pusatnya masing-masing, di pusat yang umumnya berbentuk kota terdapat konsentrasi penduduk dan kegiatan – kegiatan ekonomi dan sosial karena terdapat berbagai kemudahan. Semakin tinggi tingkat kemudahan yang tersedia berarti semakin kuat daya tarik kota mengundang lebih banyak lagi manusia dan kegiatan untuk datang ke kota.

Kawasan pemerintahan secara geografis dan fungsional merupakan kawasan yang mempunyai peranan penting dalam perkembangan Kota Tiakur. Kawasan ini tidak dapat berdiri sendiri dan perlu ditopang dan disinergikan dengan berbagai kegiatan lainnya antara lain permukiman, perdagangan umum, sarana prasarana umum permukiman dan serta pemerintahan. Untuk itu ke depan ada tantangan pembangunan dalam mengantisipasi perkembangan Kota Tiakur, yaitu : percepatan pembangunan di Tiakur, pengukuran skala detail untuk pembangunan jaringan jalan di Tiakur, studi untuk kebutuhan infrastruktur dan fasilitas pelayanan, pembangunan rumah dinas dan perumahan untuk pegawai, penataan ruang makro Kota Tiakur dalam konteks wilayah kabupaten sebagai kota baru. Salah satu kunci tumbuh dan berkembangnya suatu kawasan perkotaan atau perdesaan adalah pengembangan permukiman yang terencana dan masuknya penduduk daerah baru dan menghuni daerah permukiman. Migrasi penduduk paling potensial adalah para Pegawai Negeri Sipil yang bekerja di sektor pemerintahan.

Pemekaran Kota Tiakur sejak 23 Juli 2008 berdasarkan Undang-Undang 31 tahun 2008 sudah hampir memasuki tahun ketujuh tetapi perkembangannya sangat lambat, dalam hal ini infrastruktur yang tersedia belum memadai atau faktor-faktor lain yang memengaruhi perkembangan kota tersebut. Penyediaan prasarana jalan dalam menunjang pengembangan wilayah dan kota akan menimbulkan dampak positif terhadap aksesibilitas dan mobilitas.

Kota Tiakur sebagai Ibukota Kabupaten Maluku Barat Daya, mempunyai fungsi dan peran yang sangat penting dan menjadi tolok ukur perkembangan kabupatennya namun demikian pada saat ini masih ditemukan lahan-lahan yang belum terbangun yang perlu dilakukan penataan wilayah Kota Tiakur untuk mengantisipasi adanya perkembangan yang dinamis dan cepat di masa datang. Berbagai kegiatan yang telah dan akan dibangun antara lain perkantoran pemerintahan, perdagangan dan jasa, pendidikan, kesehatan, peribadatan rekreasi, kebudayaan aspek pertahanan dan keamanan, angkutan darat dan laut, dan permukiman. Kegiatan-kegiatan tersebut berlokasi pada wilayah-wilayah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi dan sekitar kawasan pusat Kota Tiakur yang didukung oleh perkembangan permukiman di perkotaan yang menjadi modal dasar pengembangan suatu wilayah. Oleh karena itu penting merencanakan sistem jaringan jalan di Kota Tiakur untuk mengakomodasi perkembangannya di kemudian hari.

Sistem jaringan jalan di Kota Tiakur yang sudah direncanakan dan dalam tahap pembangunan selanjutnya diharapkan sesuai dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan yang telah ada, sehingga tidak terjadi kesemrawutan dalam struktur ruang kota pada masa mendatang dan kalau sistem jaringan jalan pada kenyataannya berbeda dengan perencanaan, maka pasti yang terjadi sistem aktivitas atau dampak lainnya juga memengaruhi lingkungan sekitarnya. Apalagi masalah lahan yang tersedia sangat terbatas dan untuk evaluasi Rencana Tata Ruang Wilayah menunggu lima tahun berikutnya sedangkan kota berkembang terus dan kemungkinan sulit dikendalikan. Perkembangan Kota Tiakur dengan peranan sistem jaringan jalan yang membantu perkembangan kotanya sekilas gambaran bahwa sistem jaringan jalan (belum dibangun sesuai rencana dan ada terjadi pergeseran dari rencana) sehingga orang melakukan perjalanan masih memerlukan waktu tempuh yang cukup lama, kondisi jalan yang berlubang-lubang, pada jalan tertentu terjadi pergerakan orang yang melakukan aktivitas disekitar area perdagangan dan jasa (Toko-toko, warung makan, bengkel) yang semrawut sehingga menghambat lalu lintas sepanjang jalan tersebut. Walaupun belum semua kawasan/zona terbangun dan arus pergerakan serta jumlah aktivitas belum terlihat ada peningkatan, tetapi perlu diantisipasi sedini mungkin karena perkembangan kota. Permasalahannya adalah belum tersistemnya struktur ruang dan pola ruang Kota Tiakur sehingga pembangunan kotanya sporadis, waktu tempuh yang lama, jarak pencapaian pergerakan

dan biaya yang tinggi dalam melakukan perjalanan. Oleh karena itu studi ini perlu dilakukan untuk memahami sistem jaringan jalan dan terbentuknya struktur ruang Kota Tiakur yang direncanakan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan yang diungkap diatas maka rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana perkembangan sistem pusat kegiatan dan pelayanan di Kota Tiakur ?
2. Bagaimana sistem jaringan jalan yang memengaruhi pembentukan struktur ruang Kota Tiakur ?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan permasalahan yang akan diteliti, maka penelitian ini bertujuan :

1. Memahami dan menjelaskan perkembangan sistem pusat kegiatan dan pelayanan Kota Tiakur.
2. Menganalisis sistem jaringan jalan yang memengaruhi pembangunan struktur ruang Kota Tiakur



D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka manfaat penelitian ini adalah : Rumusan positif bagi pemerintah Kabupaten Maluku Barat Daya, dalam strategi dan percepatan pembangunan Kota Tiakur di masa datang yang didukung peran sistem jaringan jalan yang terkoneksi dengan sistem pergerakan dan sistem kegiatan yang efektif dan efisien.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian ini difokuskan menganalisis sistem jaringan jalan Kota Tiakur dan pengaruhnya terhadap struktur ruang yang dibatasi pada :

- a. Kajian substansial meliputi kajian fungsi primer dan sekunder, dengan pembentukan struktur ruang yang direncanakan dan dibangun, kajian terhadap rencana struktur ruang Kota Tiakur Kabupaten Maluku Barat Daya, koneksitas sistem jaringan jalan arteri primer, kolektor dan lokal di Kota Tiakur dan jaringan jalan kolektor primer di wilayah sekitar Tiakur.
- b. Lingkup wilayah studi adalah kawasan perkotaan Tiakur dan kawasan sekitarnya meliputi Kaiwatu dan Wakarlely.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sistem Transportasi

Transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah sarana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuannya. Untuk menjamin berfungsinya sistem transportasi sebagai alat pendukung proses perpindahan, dalam merencanakan dan mengembangkan sistem harus seluruh komponen tersebut baik secara serempak atau salah satunya, tergantung pada kondisi dan lingkungan di mana sistem transportasi tersebut beroperasi.

Alat pendukung yang diistilahkan dengan sistem transportasi yang didalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) antara lain : ruang untuk bergerak (jalan), tempat awal/akhir pergerakan (terminal), yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun), Pengelolaan yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya. Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut secara serentak.

Tamin (2000:7) mengemukakan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan (2) sebagai

prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Sistem adalah gabungan beberapa komponen (objek) yang saling berkaitan dalam satu tatanan struktur. Perubahan suatu komponen dapat menyebabkan perubahan komponen lainnya. Misalnya, sistem transportasi merupakan bentuk keterkaitan antara penumpang/barang, sarana, dan prasarana, yang saling berinteraksi dalam kegiatan perpindahan orang dan barang yang tercakup dalam satu tatanan, baik alamiah maupun rekayasa manusia. Sistem transportasi secara mikro terdiri dari : Sistem kegiatan, Sistem jaringan prasarana transportasi, Sistem pergerakan lalu lintas dan Sistem kelembagaan (Tamin 2000:28).

Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan atau barang jelas memerlukan sarana dan prasarana untuk bergerak yang dikenal

dengan sistem jaringan yang meliputi sistem jaringan jalan, kereta api, terminal bus dan kereta api, bandara dan pelabuhan laut. Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan, begitu pula sistem jaringan akan mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan aksesibilitas dan mobilitas dari sistem pergerakan.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling memengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat



dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi.

Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

Jaringan transportasi menghubungkan dari pusat kota ke berbagai kawasan disekitarnya. Dengan demikian kota dapat berkembang cepat karena sistem transportasi yang baik dan dapat meningkatkan ekonomi, sosial dan lain-lain, masyarakat kota dan wilayah sekitarnya. Transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkat kegiatan ekonominya. Pembangunan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi dilaksanakan seiring dan mengikuti kegiatan pengembangan kota .

1. Hubungan Guna Lahan dan Transportasi.

Menurut (Chapin 1995:69) Penggunaan lahan untuk fasilitas transportasi cenderung mendekati jalur transportasi barang dan orang sehingga dekat dengan jaringan transportasi serta dapat dijangkau dari kawasan permukiman tempat bekerja serta fasilitas pendidikan. Kegiatan atau aktivitas-aktivitas manusia seperti bekerja, berbelanja, belajar dan berekreasi, semuanya dilakukan pada potongan-potongan tanah yang telah diwujudkan sebagai kantor, pabrik, gedung sekolah, pasar, pertokoan, perumahan, objek wisata, hotel dan lain sebagainya. Aktivitas di potongan tanah (lahan) tersebut dinamakan tata-guna lahan (Miro,

2002). Konsep mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antara distribusi spasial perjalanan dengan tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Semakin meningkatnya pertumbuhan jumlah dan kebutuhan penduduk, semakin meningkat pula kebutuhan tempat atau lahan untuk tempat kegiatan dan tentunya prasarana untuk menunjang dalam memenuhi kebutuhan tersebut. Tidaklah berlebihan jika dikatakan bahwa lingkungan identik dengan lahan. Sikap serta kebijaksanaan masyarakat terhadap lahan akan menentukan aktifitasnya. Aktifitas itulah yang akan meninggalkan bekas di atas lahan.

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

Wilayah perkotaan dari tahun ke tahun telah berubah sebagai akibat terjadinya pergeseran yang dramatis dari lahan pertanian menjadi daerah bisnis terjadi perubahan fungsi guna lahan. Daerah – daerah tersebut saat ini menjadi pusat-pusat kegiatan financial dan peluang-peluang bisnis yang ekstensif yang kompleksitas dan diversitasnya

mengalami siklus perubahan akibat beragam pengaruh sosial dan ekonomi. Dengan terjadinya perubahan fungsi lahan yang sering kita temui di suatu kota dimana tata guna lahan yang ada tidak sesuai dengan rencana tata ruang yang telah dibuat. (Sujarto, 2001:139)

Ada beberapa hal yang menjadi faktor utama dari timbulnya masalah tersebut, adalah sebagai berikut :

1. Bahwa karena dinamika masyarakat yang menyebabkan perubahan yang cepat di dalam sistem nilai dan kebutuhan masyarakat sering proses penyusunan terdahului oleh perkembangan yang terjadi di dalam masyarakat. Hal ini menyebabkan tidak sesuainya rencana dan kenyataan nyata manakala suatu rencana selesai disusun.
2. Kelanggenang suatu rencana kota dalam arti konsekuen dan konsistennya pembangunan kota dengan rencana kota sangat ditentukan juga oleh konsekwenan dan kekonsistenan pengelola kota dan masyarakat dalam memegang arahan pembangunan yang ditetapkan.

Adanya saling ketergantungan antara tata guna lahan dan sistem transportasi, sehingga pola guna lahan dan sistem transportasi tidak dapat dipisahkan. Kegiatan transportasi yang terwujud pada hakikatnya adalah kegiatan yang menghubungkan dua lokasi guna lahan. Salah satu tujuan utama perencanaan setiap tata guna lahan atau sistem transportasi adalah untuk menjamin adanya keseimbangan yang efisien antara aktivitas guna lahan dengan kemampuan transportasi (*Blunden dan Black,*

1984; ASCE, 1986 dalam Khisty dan Lall, 2003: 74). Permasalahan ini bukan saja menyangkut pada kenyamanan sistem transportasi yang terganggu (kepadatan, kemacetan, keterlambatan, parkir dan lain-lain), namun juga dapat meningkatkan pencemaran lingkungan melalui gas buangan dari kendaraan bermotor serta merupakan suatu bentuk pemborosan energi yang sia-sia.

Menurut Black, 1978 jumlah atau jenis lalu lintas yang dihasilkan oleh setiap tata guna lahan merupakan hasil dari fungsi parameter sosial dan ekonomi. Jenis tata guna lahan yang berbeda (pemukiman, pendidikan, komersil) mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda seperti jumlah lalu lintas, jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk, mobil), lalu lintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan arus lalu lintas pada pagi hari, sedangkan pertokoan menghasilkan arus lalu lintas sepanjang hari).

2. Pola Pergerakan

Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan /atau barang membutuhkan sarana dan prasarana untuk bergerak. Prasarana transportasi merupakan sistem mikro yang dikenal dengan sistem jaringan. Sistem pergerakan adalah hasil interaksi sistem kegiatan dengan sistem jaringan, dapat berwujud lalu-lintas orang, kendaraan, atau barang. Diperlukan sistem kelembagaan untuk menciptakan sistem pergerakan yang aman, nyaman, cepat, murah, dan sesuai lingkungan. Perubahan

sistem kegiatan akan memengaruhi sistem jaringan dalam bentuk perubahan tingkat pelayanan pada sistem-pergerakan. Perubahan pada sistem jaringan akan memengaruhi sistem kegiatan dalam bentuk perubahan mobilitas dan aksesibilitas pergerakan. Proses pengalokasian pergerakan tersebut menghasilkan suatu pola rute yang arus pergerakannya dapat dikatakan berada dalam keadaan seimbang jika setiap pelaku perjalanan tidak dapat lagi mencari rute yang lebih baik, untuk mencapai zona tujuannya karena mereka telah bergerak pada rute terbaik yang telah tersedia. Kondisi ini disebut kondisi keseimbangan jaringan jalan.

Pada sistem transportasi tersebut dapat dilihat bahwa kondisi keseimbangan dapat terjadi pada beberapa tingkat. Yang paling sederhana keseimbangan pada sistem jaringan jalan; setiap pelaku perjalanan berusaha mencari rute terbaik masing-masing yang meminimumkan biaya perjalanannya (misalnya waktu). Hasilnya, mereka akan mencoba mencari beberapa rute alternatif yang akhirnya berakhir pada suatu pola rute yang stabil setelah beberapa kali mencoba-coba.

Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas. Bangkitan dan tarikan lalu lintas tersebut tergantung pada dua aspek tata guna lahan yaitu :

1. Jenis tata guna lahan.
2. Intensitas pada tata guna lahan tersebut.

Sebaran pergerakan merupakan tahap yang menghubungkan interaksi antara tata guna lahan, jaringan transportasi dan arus lalu lintas (Tamin, 2000). Pola sebaran geografis tata guna lahan (sistem kegiatan), kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung untuk mendapatkan volume dan pola lalu lintas (sistem pergerakan).

Menurut Tamin, 1997 pergerakan Lalu - lintas dalam suatu daerah kajian tertentu dipengaruhi oleh dua jenis zona yaitu Zona Eksternal dan Zona Internal. Zona Eksternal adalah Zona yang berada diluar daerah Kajian yang dianggap sedikit memberi pengaruh dalam pergerakan lalu - lintas dalam suatu daerah kajian tertentu. Zona internal adalah adalah zona yang berada di dalam daerah kajian yang dianggap berpengaruh besar terhadap pergerakan arus lalu lintas dalam suatu daerah kajian tertentu.

3. Aksesibilitas

Menurut Black (1981) aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu dengan yang lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan mudah atau sulit merupakan hal yang sangat subyektif dan kualitatif, mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang yang lain, begitu pula dengan pernyataan sulit, oleh karena itu diperlukan kinerja kualitatif yang dapat menyatakan aksesibilitas.

Menurut Black and Conroy (1977) aksesibilitas zona dipengaruhi oleh proporsi orang menggunakan moda tertentu. Ukuran fisik aksesibilitas menerangkan struktur perkotaan secara spasial tanpa melihat adanya perbedaan yang disebabkan oleh keragaman moda transportasi yang tersedia, misalnya mobil dan angkutan umum. Mobil mempunyai aksesibilitas yang lebih baik dari angkutan umum atau berjalan kaki. Banyak orang di daerah pemukiman mempunyai akses yang baik dengan mobil atau sepeda motor dan banyak juga yang tergantung kepada angkutan umum dan jalan.

Ukuran fisik aksesibilitas menerangkan struktur perkotaan secara spasial tanpa melihat adanya perbedaan yang disebabkan oleh keragaman moda transportasi yang tersedia misalnya dengan berjalan kaki, berkendara pribadi atau angkutan umum. Banyak orang di daerah pemukiman baik mempunyai akses yang baik dengan mobil atau sepeda motor atau kendaraan pribadi, tetapi banyak pula yang bergantung pada angkutan umum atau berjalan kaki. Jadi aksesibilitas zona asal dipengaruhi oleh proporsi orang yang menggunakan moda tertentu, dan harga ini dijumlahkan untuk semua moda transportasi yang ada untuk mendapatkan aksesibilitas zona (Tamin, 1997).

4. Mobilitas

Dengan diketahuinya tingkat aksesibilitas, baik secara kuantitas maupun secara kualitas, maka dengan sendirinya dapat pula kita tentukan

mobilitas antara tempat asal dan tujuan atau mobiltas antarzona dalam suatu wilayah. Mobilitas dapat diartikan sebagai tingkat kelancaran perjalanan, dan dapat diukur melalui banyaknya perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain sebagai akibat tingginya tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Itu berarti antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses, akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan maupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.

B. Pengertian , fungsi Jalan dan Klasifikasi jalan

1. Pengertian Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah,dibawah permukaan tanah dan/ atau air, serta diatas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel (menurut Undang-Undang nomor 38 tahun 2004). Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Jalan merupakan suatu unsur yang penting dalam transportasi, jalan menjadi jalur lewatnya moda transportasi, jalan akan menghubungkan suatu

tempat dengan tempat lainnya guna memperlancar proses perangkutan dan mobilitas.

2. Fungsi Jalan

Fungsi Utama dari jalan adalah sebagai prasarana lalu lintas atau angkutan guna mendukung kelancaran arus barang dan jasa serta aktifitas masyarakat. Kemampuan jalan untuk memberikan pelayanan lalu lintas secara optimal juga erat hubungannya dengan bentuk atau dimensi dari jalan tersebut, sedangkan faktor lain yang diperlukan agar jalan dapat memberikan pelayanan secara optimal adalah faktor kekuatan atau konstruksi jalan (bagian jalan yang memikul beban lalu lintas). Kenyataan dilapangan menunjukkan bahwa pada jaringan jalan tertentu khususnya diperkotaan terjadi ketidak seimbangan antara tingkat pertumbuhan jalan disatu sisi dengan tingkat pertumbuhan kendaraan disisi yang lain, dimana pertumbuhan jalan jauh lebih kecil daripada tingkat pertumbuhan kendaraan, hal ini berarti menunjukkan terjadinya pembebanan yang berlebihan pada jalan. Kondisi semacam ini mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas, kenyamanan perjalanan terganggu, kelelahan perjalanan, kebosanan perjalanan, pemborosan waktu dan materi. Dimana kesemuanya itu menjurus kearah terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Menjadi suatu pemikiran, mengapa terjadi pembebanan yang berlebihan terhadap jalan, sedangkan jalan pada umumnya direncanakan untuk 20 (dua puluh) tahun. Hal tersebut diatas

bisa terjadi karena didalam proses perencanaan ada beberapa faktor yang memang sulit atau tidak menentu untuk diprediksikan, seperti tingkat urbanisasi yang tinggi, tingkat pertumbuhan kendaraan yang tidak stabil dan yang paling utama adanya perluasan atau peningkatan kegiatan dijalan yang membutuhkan daerah manfaat lalu lintas yang lebih besar seperti kebutuhan parkir.

Jalur merupakan jalan yang menghubungkan antara tempat yang satu dengan yang lain dan dapat dilewati. Ada bermacam – macam jalur salah satunya yaitu jalur lalu lintas, yaitu jalur yang dilalui oleh orang - orang untuk menuju ke satu tempat dengan menggunakan kendaraan. Dalam lalu lintas terdapat istilah trayek yang merupakan jarak perjalanan yang ditempuh.

3. Klasifikasi jalan

Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

3. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah dengan memperhatikan keterhubungan antar-kawasan. Jaringan jalan terdiri dari ruas-ruas jalan yang menghubungkan satu dengan yang lain pada titik pertemuan yang merupakan simpul-simpul transportasi yang dapat memberikan alternatif pilihan bagi pengguna jalan.

Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan khusus antara lain adalah jalan didalam kawasan pelabuhan, jalan kehutanan, jalan inpeksi pengairan, jalan dikawasan industri, dan jalan dikawasan permukiman yang belum diserahkan kepada pemerintah. Jalan umum dikelompokkan menurut sistem, fungsi dan status. Berdasarkan sistem jalan terdiri dari :

1. Sistem jaringan jalan primer
2. Sistem jaringan jalan sekunder.

Sistem jaringan jalan primer dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan. Sedangkan berdasarkan peranannya, jaringan jalan dapat dibagi atas menurut (Miro, 1997:28) :

1. Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah masuk (access road) dibatasi secara efisien.
2. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk masih dibatasi.
3. Jalan Lokal adalah jalan yang melayani angkutan jarak dekat (angkutan setempat) dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Sistem jaringan yang berada di luar daerah perkotaan (rural area) yang terdiri dari jalan arteri primer dan kolektor primer.

a. Jalan arteri primer

Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan Rencana Tata Ruang dan pelayanan distribusi barang

dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut: menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan; dan menghubungkan antar pusat kegiatan nasional, sebagai contoh Jalur Pantura yang menghubungkan antara Sumatera dengan Jawa di Merak, Jakarta, Semarang, Surabaya sampai dengan Banyuwangi merupakan arteri primer.

Karakteristik jalan arteri primer adalah sebagai berikut :

- Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam (km/h);
- Lebar Ruang Manfaat Jalan minimal 11 (sebelas) meter;
- Jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien; jarak antar jalan masuk/akses langsung minimal 500 meter, jarak antar akses lahan langsung berupa kapling luas lahan harus di atas 1000 m², dengan pemanfaatan untuk perumahan;
- Persimpangan pada jalan arteri primer diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintas dan karakteristiknya;
- Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas, lampu penerangan jalan, dan lain-lain;

- Jalur khusus seharusnya disediakan, yang dapat digunakan untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya;
- Jalan arteri primer mempunyai 4 lajur lalu lintas atau lebih dan seharusnya dilengkapi dengan median (sesuai dengan ketentuan geometrik);
- Apabila persyaratan jarak akses jalan dan atau akses lahan tidak dapat dipenuhi, maka pada jalan arteri primer harus disediakan jalur lambat (*frontage road*) dan juga jalur khusus untuk kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, dan lain-lain).

b. Jalan kolektor primer

Jalan kolektor primer adalah jalan yang dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan lokal dan atau kawasan-kawasan berskala kecil dan atau pelabuhan pengumpan regional dan pelabuhan pengumpan lokal.

Ciri jalan kolektor primer

- Jalan kolektor primer dalam kota merupakan terusan jalan kolektor primer luar kota.
- Jalan kolektor primer melalui atau menuju kawasan primer atau jalan arteri primer.
- Jalan kolektor primer dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) km per jam.
- Lebar badan jalan kolektor primer tidak kurang dari 7 (tujuh) meter

- Jumlah jalan masuk ke jalan kolektor primer dibatasi secara efisien.
-Jarak antar jalan masuk/akses langsung tidak boleh lebih pendek dari 400 meter.
- Kendaraan angkutan barang berat dan bus dapat diizinkan melalui jalan ini.
- Persimpangan pada jalan kolektor primer diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintas nya.
- Jalan kolektor primer mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- Lokasi parkir pada badan jalan sangat dibatasi dan seharusnya tidak diizinkan pada jam sibuk.
- Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas dan lampu penerangan jalan.
- Besarnya lalu lintas harian rata-rata pada umumnya lebih rendah dari jalan arteri primer.
- Dianjurkan tersedianya jalur khusus yang dapat digunakan untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya.

c. Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat didalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder

kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

a. Jalan arteri sekunder

Jalan arteri sekunder adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi seefisien, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota. Di daerah perkotaan juga disebut sebagai jalan protokol.

- Jalan arteri sekunder menghubungkan :
 1. kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu.
 2. antar kawasan sekunder kesatu.
 3. kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
 4. jalan arteri/kolektor primer dengan kawasan sekunder kesatu.
- Jalan arteri sekunder dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) km per jam.
- Lebar badan jalan tidak kurang dari 8 (delapan) meter.
- Lalu lintas cepat pada jalan arteri sekunder tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- Akses langsung dibatasi tidak boleh lebih pendek dari 250 meter.
- Kendaraan angkutan barang ringan dan bus untuk pelayanan kota dapat diizinkan melalui jalan ini.
- Persimpangan pada jalan arteri sekunder diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintasnya.

- Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- Lokasi berhenti dan parkir pada badan jalan sangat dibatasi dan seharusnya tidak dizinkan pada jam sibuk.
- Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu, marka, lampu pengatur lalu lintas, lampu jalan dan lain-lain.
- Besarnya lalu lintas harian rata-rata pada umumnya paling besar dari sistem sekunder yang lain.
- Dianjurkan tersedianya jalur khusus yang dapat digunakan untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya.
- Jarak selang dengan kelas jalan yang sejenis lebih besar dari jarak selang dengan kelas jalan yang lebih rendah.

b. Jalan kolektor sekunder

Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi, dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota. Jalan kolektor sekunder menghubungkan : 1). antar kawasan sekunder kedua, 2). kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

- Jalan kolektor sekunder dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) km per jam.
- Lebar badan jalan kolektor sekunder tidak kurang dari 7 (tujuh) meter.

- Kendaraan angkutan barang berat tidak diizinkan melalui fungsi jalan ini di daerah pemukiman.
- Lokasi parkir pada badan jalan dibatasi.
- Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup.
- Besarnya lalu lintas harian rata-rata pada umumnya lebih rendah dari sistem primer dan arteri sekunder.

d. Jenis Jaringan Jalan

Beberapa jenis ideal jaringan jalan (Morlok, 1978:682) adalah jaringan jalan *grid*, *radial*, *cincin-radial*, *spinal*, *heksagonal* dan *delta*.

Jaringan jalan *grid* merupakan bentuk jaringan jalan pada sebagian besar kota yang mempunyai jaringan jalan yang telah direncanakan. Jaringan ini terutama cocok untuk situasi di mana pola perjalanan sangat terpecah dan untuk layanan transportasi yang sama pada semua area.

Jenis jaringan *radial* difokuskan pada daerah inti tertentu seperti Central Business District. Pola jalan seperti menunjukkan pentingnya CBD dibandingkan dengan berbagai pusat kegiatan lainnya di wilayah kota tersebut. Jenis populer lainnya dari jaringan jalan, terutama untuk jalan-jalan arteri utama, adalah kombinasi bentuk-bentuk *radial* dan *cincin*. Jaringan jalan ini tidak saja memberikan akses yang baik menuju pusat kota, tetapi juga cocok untuk lalu lintas dari dan ke pusat-pusat kota lainnya dengan memutar pusat-pusat kemacetan.

Bentuk lain adalah jaringan jalan *spinal* yang biasa terdapat pada jaringan transportasi antar kota pada banyak koridor perkotaan yang telah

berkembang pesat, seperti pada bagian timur laut Amerika Serikat. Keuntungan jaringan jalan ini adalah adanya persimpangan-persimpangan jalan yang berpecah dan mengumpul tetapi tanpa melintang satu sama lain secara langsung.

C. Struktur Hierarki Perkotaan dan Sistem Jaringan Jalan Primer

Dilihat dari pusat pertumbuhan dan fungsi kota, terdapat pengelompokan kota berdasarkan Pusat Kegiatan Nasional, Pusat Kegiatan Wilayah dan Pusat Kegiatan Lokal. Pusat Kegiatan Nasional (PKN) diklasifikasikan berdasarkan :

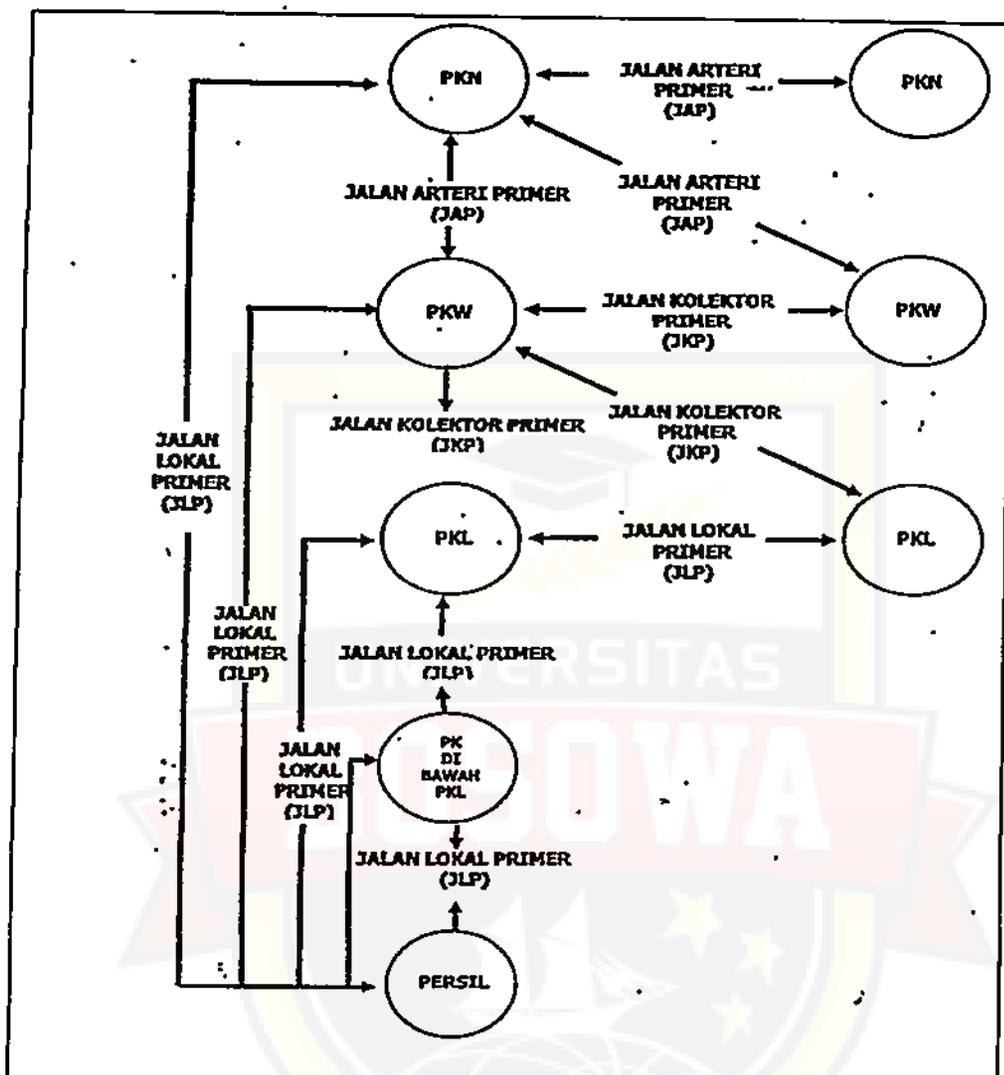
- Pusat yang mempunyai potensi sebagai pintu gerbang ke kawasan-kawasan internasional dan mempunyai potensi untuk mendorong daerah sekitarnya.
- Pusat jasa-jasa pelayanan keuangan/bank yang melayani nasional atau melayani beberapa propinsi.
- Pusat pengolahan/pengumpul barang secara nasional atau meliputi beberapa propinsi.
- Simpul transportasi secara nasional atau meliputi beberapa propinsi.
- Pusat jasa pemerintahan untuk nasional atau meliputi beberapa propinsi.
- Pusat jasa-jasa publik yang lain untuk nasional atau meliputi beberapa propinsi.

rendah dari pusat kegiatan lokal dan terikat jangkauan serta orientasi yang mengikuti prinsip-prinsip di atas.

Menurut Pedoman Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan Tahun 2004, hubungan antara hierarki perkotaan dengan peranan ruas jalan penghubungnya dalam sistem jaringan jalan primer diberikan dalam bentuk matriks pada tabel 1 dan gambar 1.

Tabel 1.
Hubungan antara hirarki kota dengan peranan ruas jalan dalam sistem jaringan jalan primer

PERKOTAAN	PKN	PKW	PKL	PK<PKL	PERSIL
PKN	Arteri	Arteri	Lokal	Lokal	Lokal
PKW	Arteri	Kolektor	Kolektor	Lokal	Lokal
PKL	Lokal	Kolektor	Lokal	Lokal	Lokal
PK<PKL	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal
PERSIL	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal



Gambar. 1. Sistem jaringan jalan primer

D. Struktur Kawasan Perkotaan dan Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Menurut Pedoman Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan Tahun 2004, struktur kawasan perkotaan dapat dibagi dalam beberapa kawasan berdasarkan fungsi dan hierarkinya, antara lain; Kawasan Primer, Sekunder dan Perumahan.

- a. Kawasan Perkotaan adalah kawasan yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi.
- b. Kawasan Primer adalah kawasan kota yang mempunyai fungsi primer; fungsi primer sebuah kota dihubungkan dengan pelayanan terhadap warga kota itu sendiri yang lebih berorientasi ke dalam dan jangkauan lokal; fungsi primer dan fungsi sekunder harus tersusun teratur dan tidak terburai; fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua dan seterusnya terikat dalam satu hubungan hierarki.
- c. Kawasan Sekunder adalah kawasan kota yang mempunyai fungsi sekunder; fungsi sekunder sebuah kota dihubungkan dengan pelayanan terhadap warga kota itu sendiri yang lebih berorientasi ke dalam dan jangkauan lokal; fungsi ini dapat mengandung fungsi yang terkait pada pelayanan jasa yang bersifat pertahanan mengandung fungsi yang terkait pada pelayanan jasa yang bersifat pertahanan keamanan yang selanjutnya disebut fungsi sekunder yang bersifat khusus; fungsi primer dan fungsi sekunder harus tersusun teratur dan tidak terburai; fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua dan seterusnya terikat dalam satu hubungan hierarki.

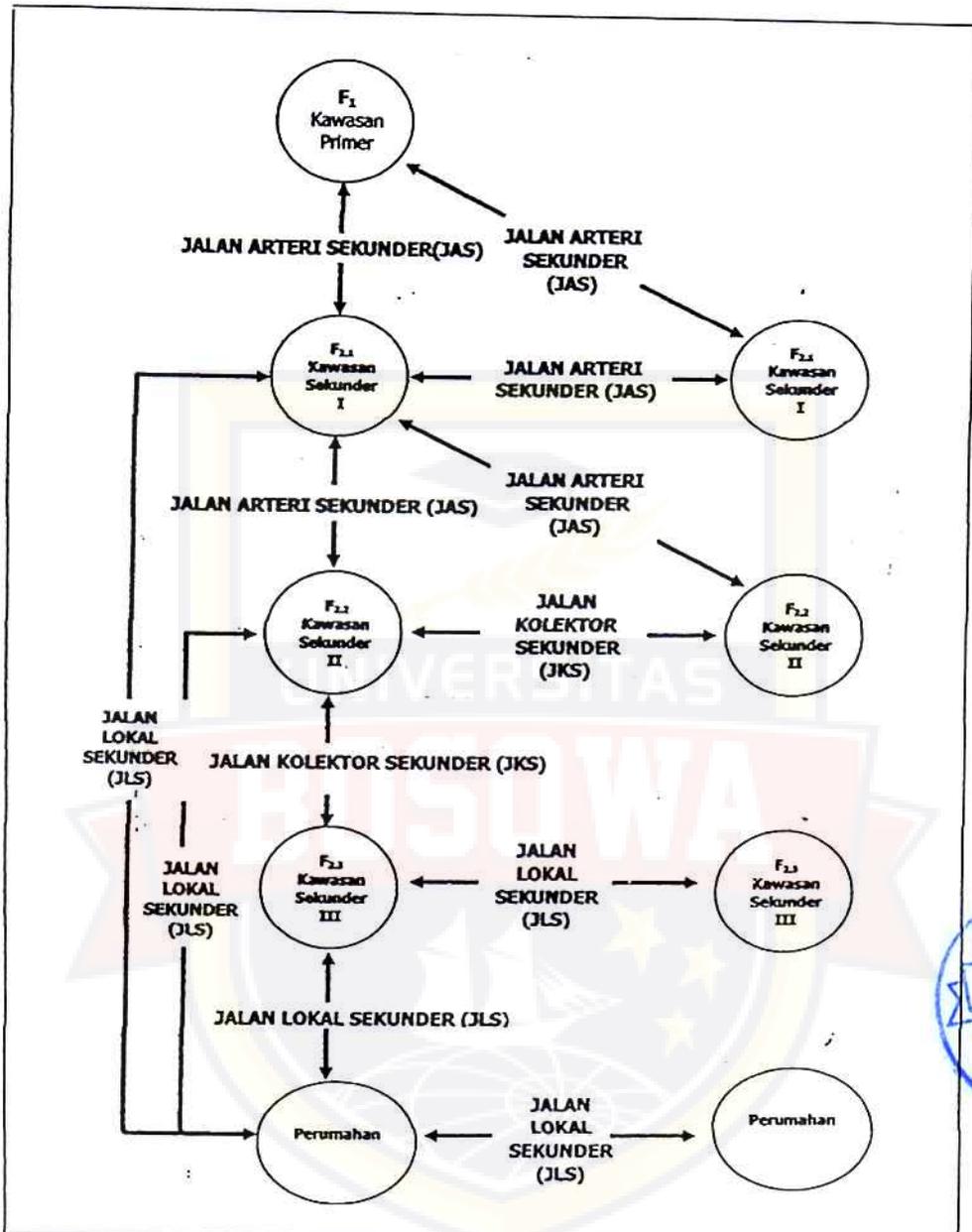
Fungsi Primer adalah fungsi kota dalam hubungannya dengan kedudukan kota sebagai pusat pelayanan jasa bagi kebutuhan pelayanan kota, dan wilayah pengembangannya.

Fungsi Sekunder adalah fungsi kota dalam hubungannya dengan kedudukan kota sebagai pusat pelayanan jasa bagi kebutuhan penduduk kota itu sendiri.

Wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait pada yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional." (Undang-undang RI Nomor 26 tahun 2007).

Tabel 2.
Hubungan antara kawasan perkotaan dengan peranan ruas jalan dalam sistem jaringan jalan sekunder

Kawasan	Primer	Sekunder I	Sekunder II	Sekunder III	Perumahan
	(F1)	(F2.1)	(F2.2)	(F2.3)	
Primer (F1)	-	Arteri	-	-	-
Sekunder I (F2.1)	Arteri	Arteri	Arteri	-	Lokal
Sekunder II (F2.2)	-	Arteri	Kolektor	Kolektor	Lokal
Sekunder III (F2.3)	-	-	Kolektor	Kolektor	Lokal
Perumahan	-	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal



Gambar 2. Sistem jaringan jalan sekunder

E. Struktur Ruang Kota

Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan

serta melihara kelangsungan hidupnya. Struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional. Pola ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budidaya.

Rencana struktur ruang kota mencakup : rencana pengembangan pusat pelayanan kegiatan kota dan rencana sistem prasarana kota. Rencana pengembangan pusat pelayanan kegiatan - kegiatan kota menggambarkan lokasi pusat-pusat pelayanan kegiatan kota, hirarkinya, cakupan/skala layanannya, serta dominasi fungsi kegiatan yang diarahkan pada pusat pelayanan kegiatan tersebut. Sedangkan rencana sistem prasarana kota mencakup sistem prasarana yang mengintegrasikan kota dalam lingkup yang lebih luas maupun mengintegrasikan bagian wilayah kota serta memberikan layanan bagi fungsi kegiatan yang ada/direncanakan dalam wilayah kota, sehingga kota dapat menjalankan peran dan fungsinya sesuai dengan tujuan penataan ruang kota yang ditetapkan. Selain pusat-pusat pelayanan kegiatan perkotaan dan kawasan fungsional perkotaan, unsur pembentuk struktur tata ruang kota adalah sistem prasarana dan sarana. Prasarana perkotaan adalah kelengkapan dasar fisik yang memungkinkan kawasan permukiman perkotaan dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Jenis prasarana : transportasi, air bersih, air limbah, drainase, persampahan, listrik dan telekomunikasi.

Sarana perkotaan adalah kelengkapan kawasan permukiman perkotaan, yaitu : pendidikan, kesehatan, peribadatan, pemerintahan dan pelayanan umum, perdagangan dan industri, dan sarana olahraga serta Ruang Terbuka Hijau.

Pertumbuhan suatu kota selalu dipicu oleh aktivitas yang ada di dalamnya dan lebih banyak disebabkan adanya aktivitas ekonomi berupa perdagangan dan jasa. Aktivitas perdagangan dan jasa tersebut secara bertahap akan mempengaruhi spasial suatu kota seiring dengan perkembangannya. Faktor yang mempengaruhi perkembangan kota

- 1) Faktor alam : relatif statis karena segala bentuk perubahan yang terjadi berlangsung dalam waktu yang relatif lama.
- 2) Faktor Kependudukan : sangat dinamis terutama apabila ditinjau dari kuantitasnya antara lain penambahan penduduk alami dan urbanisasi
- 3) Faktor Budaya yaitu tingkat kepandaian manusia dalam mengelola lingkungan kehidupannya (tingkat penguasaan teknologi).

Ada tiga sistem yang berlaku dalam struktur ruang kota, yaitu :

- 1). Sistem aktivitas kota;
- 2). sistem pengembangan lahan; dan
- 3). sistem lingkungan.

Keadaan geografis suatu kota dapat mempengaruhi fungsi dan bentuk fisik kota. Bentuk kota/struktur ruang kota mempengaruhi arah perkembangan kota di masa yang akan datang, fungsi utama dan tingkat pelayanan umum pada setiap bagian kota serta arah rujukan berbagai fasilitas sejenis yang berbeda jenjang. Pola jalan di dalam kota merupakan salah satu unsur dari morfologi kota. Apabila pola jalan sebagai indikator morfologi kota, maka ada tiga sistem pola jalan yang dikenal (yunus, 2000: 142), yaitu: (1). Sistem pola jalan tidak teratur, (2). Sistem pola jalan radial konsentris (3). Sistem pola jalan bersudut siku/grid.

Kawasan / zona di wilayah perkotaan dibagi dalam beberapa zona sebagai berikut :

1. Perumahan dan permukiman
2. Perdagangan dan jasa
3. Industri
4. Pendidikan
5. Perkantoran dan jasa
6. Terminal
7. Wisata dan taman rekreasi
8. Pertanian dan perkebunan
9. Tempat pemakaman umum
10. Tempat pembuangan sampah.

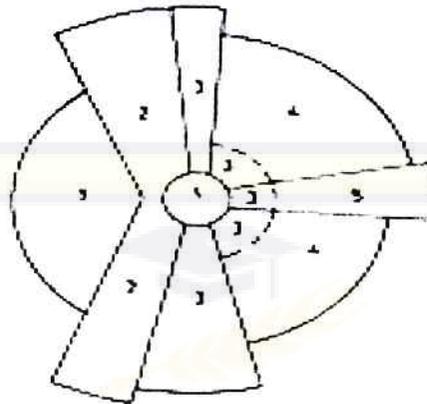
Struktur tata ruang suatu kota dapat berubah dan berkembang berdasarkan sistem terjadi pada saat itu. Teori tata ruang yang mendukung penelitian antara lain:

1. Teori Sektor munculnya ide untuk mempertimbangkan variabel sektor pertama kali dikemukakan oleh Hoyt (1935) dalam tesisnya yang berjudul "*The Structure and Growth of residential neighbourhoods in American Cities.*" Menurut Hoyt, kunci terhadap perletakan sektor terlihat pada lokasi daripada daerah-daerah yang berkualitas tinggi untuk tempat tinggal (Yunus,2012:23). Kecenderungan penduduk untuk bertempat tinggal adalah pada daerah-daerah yang dianggap nyaman. Nyaman diartikan dengan kemudahan-kemudahan terhadap fasilitas, kondisi lingkungan baik alami maupun non alami yang bersih dari polusi baik fisikal maupun non fisikal,prestise yang tinggi karena dekat dengan tempat tinggal orang-orang terpandang dan lain sebagainya. Sejalan dengan kenyataan teori Hoyt merupakan karya yang memperbaiki dan melengkapi teori Burgess dan bukannya berupa perubahan radikal daripada teori konsentris.

Teori ini penekanannya pada :

- penggunaan lahan berdasarkan sektor-sektor.
- CBD (Central Business Distric/Pusat Kegiatan) berada di pusat kota

- Lahan lainnya untuk sektor-sektor seperti : industri, pendidikan, perumahan dan lain-lain.



Gambar 3. Teori Sektor

1. Zona 1 : Zona pusat wilayah kegiatan.
 2. Zona 2 : Zona dimana terdapat grossier dan manufactur.
 3. Zona 3 : Zona wilayah permukiman kelas rendah.
 4. Zona 4 : Zona permukiman kelas menengah.
 5. Zona 5 : Zona permukiman kelas tinggi.
2. Teori Poros (Babcock,1932) pada dasarnya pandangan ini menekankan peranan transportasi dalam mempengaruhi struktur keruangan kota. Teori sebagai penyempurnaan teori konsentris. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya. Keberadaan poros transportasi menurut Babcock akan mengakibatkan distorsi pola konsentris, karena sepanjang rute transportasi tersebut berasosiasi dengan mobilitas yang tinggi.



Daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah di antara jalur-jalur transportasi (Yunus, 2000:42).

3. Teori Pusat Berganda (Harris dan Ullman, 1945) menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) adalah pusat kota yang letaknya relatif di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu "*growing points*". Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota, berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti "*retailing*" distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain (Yunus, 2000:49). Namun, ada perbedaan dengan dua teori yang disebutkan di atas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda terdapat banyak Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bundar.

4. Teori Linkage

Linkage artinya berupa garis semu yang menghubungkan antara elemen yang satu dengan yang lain, nodes yang satu dengan nodes yang lain, atau distrik yang satu dengan yang lain. Garis ini bisa berbentuk jaringan jalan, jalur pedestrian, ruang terbuka yang berbentuk segaris dan sebagainya. Teori linkage melibatkan pengorganisasian garis penghubung yang menghubungkan bagian-bagian kota dan disain "*spatial datum*" dari garis bangunan kepada

ruang. Spatial datum dapat berupa: site line, arah pergerakan, aksis, maupun tepian bangunan (*building edge*). Yang secara bersama-sama membentuk suatu sistem linkage dalam sebuah lingkungan spasial. Sebuah linkage perkotaan dapat diamati dengan cara dan pendekatan yang berbeda, terdapat 3 pendekatan linkage perkotaan:

a. Linkage yang visual, dalam linkage yang visual dua atau lebih fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan yang secara visual, mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pada dasarnya ada 2 pokok perbedaan antara linkage visual, yaitu:

- Yang menghubungkan dua daerah secara netral.
- Yang menghubungkan dua daerah, dengan mengutamakan satu daerah.

Lima elemen linkage visual, merupakan elemen yang memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang mampung menghasilkan hubungan secara visual, terdiri dari:

1. Garis: menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa (bangunan atau pohon).
2. Koridor: dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang.
3. Sisi: menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Mirip dengan elemen garis namun sisi bersifat tidak langsung.
4. Sumbu: mirip dengan elemen koridor, namun dalam menghubungkan dua daerah lebih mengutamakan salah satu daerah saja.

ruang. Spatial datum dapat berupa: site line, arah pergerakan, aksis, maupun tepian bangunan (*building edge*). Yang secara bersama-sama membentuk suatu sistem linkage dalam sebuah lingkungan spasial. Sebuah linkage perkotaan dapat diamati dengan cara dan pendekatan yang berbeda, terdapat 3 pendekatan linkage perkotaan:

a. Linkage yang visual, dalam linkage yang visual dua atau lebih fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan yang secara visual, mampu menyatukan daerah kota dalam berbagai skala. Pada dasarnya ada 2 pokok perbedaan antara linkage visual, yaitu:

- Yang menghubungkan dua daerah secara netral.
- Yang menghubungkan dua daerah, dengan mengutamakan satu daerah.

Lima elemen linkage visual, merupakan elemen yang memiliki ciri khas dan suasana tertentu yang mampung menghasilkan hubungan secara visual, terdiri dari:

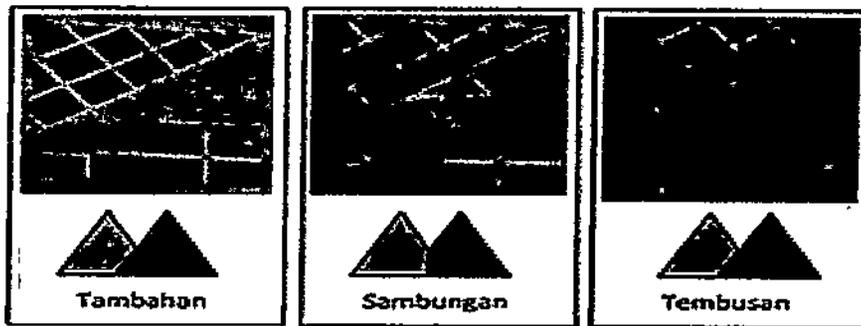
1. Garis: menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa (bangunan atau pohon).
2. Koridor: dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang.
3. Sisi: menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Mirip dengan elemen garis namun sisi bersifat tidak langsung.
4. Sumbu: mirip dengan elemen koridor, namun dalam menghubungkan dua daerah lebih mengutamakan salah satu daerah saja.

5. Irama: menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.

b. Linkage yang struktural, menggabungkan dua atau lebih bentuk struktur kota menjadi satu kesatuan tatanan. Menyatukan kawasan kawasan kota melalui bentuk jaringan struktural yang lebih dikenal dengan sistem kolase . Tidak setiap kawasan memiliki arti struktural yang sama dalam kota, sehingga cara menghubungkannya secara hierarkis juga dapat berbeda. Fungsi linkage struktural di dalam kota adalah sebagai stabilisator dan koordinator di dalam lingkungannya, karena setiap kolase perlu diberikan stabilitas tertentu serta distabilisasikan lingkungannya. Hal ini dapat dilakukan dengan memprioritaskan sebuah daerah yang menjelaskan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud, atau fungsi yang memberikan susunan tertentu didalam prioritas penataan kawasan.

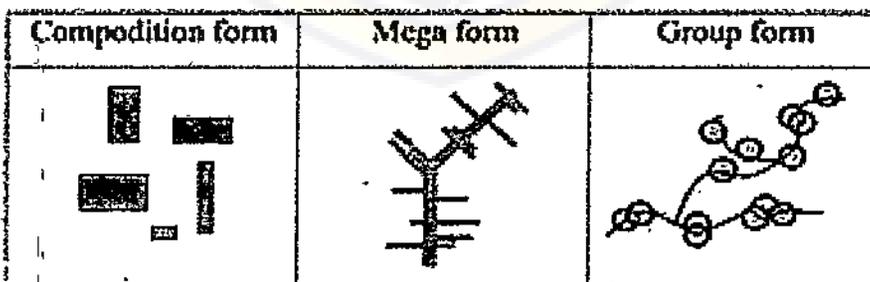
Ada tiga elemen linkage struktural yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu:

1. Tambahan : melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya.
2. Sambungan : memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasan.
3. Tembusan : terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus didalam suatu kawasan.



Gambar 4. Tiga elemen linkage struktural

c. Linkage bentuk yang kolektif. Teori *linkage* memperhatikan susunan dari hubungan bagian-bagian kota satu dengan lainnya. Dalam teori *linkage*, sirkulasi merupakan penekanan pada hubungan pergerakan yang merupakan kontribusi yang sangat penting. *Linkage* memperhatikan dan mempertegas hubungan-hubungan dan pergerakan-pergerakan (dinamika) sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*). Menurut Fumuhiko Maki, *Linkage* adalah semacam perekat kota yang sederhana, suatu bentuk upaya untuk mempersatukan seluruh tingkatan kegiatan yang menghasilkan bentuk fisik suatu kota. Teori ini terbagi menjadi 3 tipe *linkage urban space* yaitu:

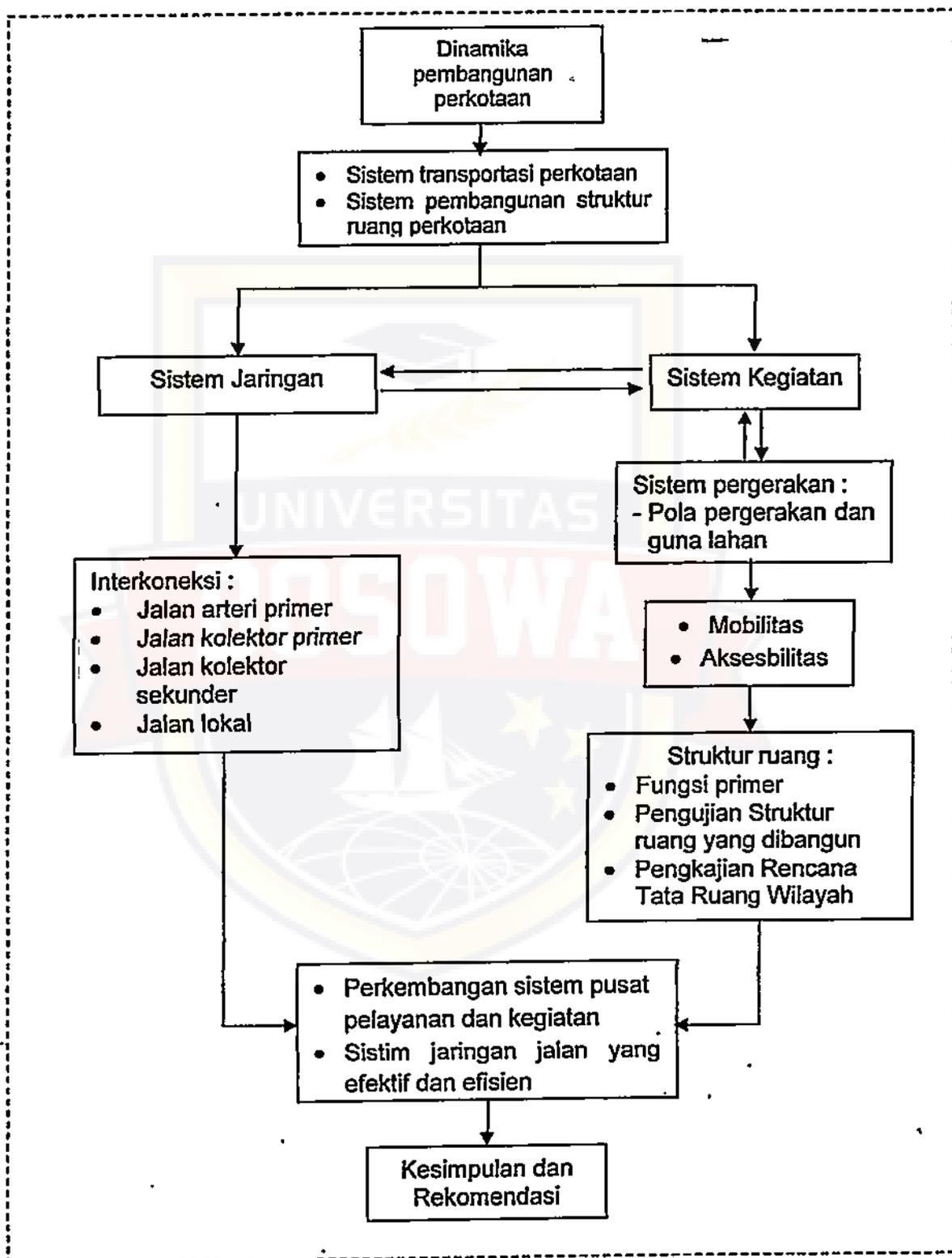


Gambar 5. Tiga tipe linkage urban space

- a. *Compositional form* : bentuk ini tercipta dari bangunan yang berdiri sendiri secara 2 dimensi. Dalam tipe ini hubungan ruang jelas walaupun tidak secara langsung.
- b. *Mega form* : susunan-susunan yang dihubungkan ke sebuah kerangka berbentuk garis lurus dan hirarkis.
- c. *Group form* : bentuk ini berupa akumulasi tambahan struktur pada sepanjang ruang terbuka. Kota-kota tua dan bersejarah serta daerah pedesaan menerapkan pola ini.

Teori ini dapat dipahami dari segi dinamika rupa perkotaan yang dianggap sebagai pembangkit atau generator kota. Analisa linkage adalah alat yang baik untuk memperhatikan dan menegaskan hubungan – hubungan dan gerakan – gerakan sebuah tata ruang perkotaan.

F. Kerangka Pikir



Gambar 6. Kerangka pikir

BAB III

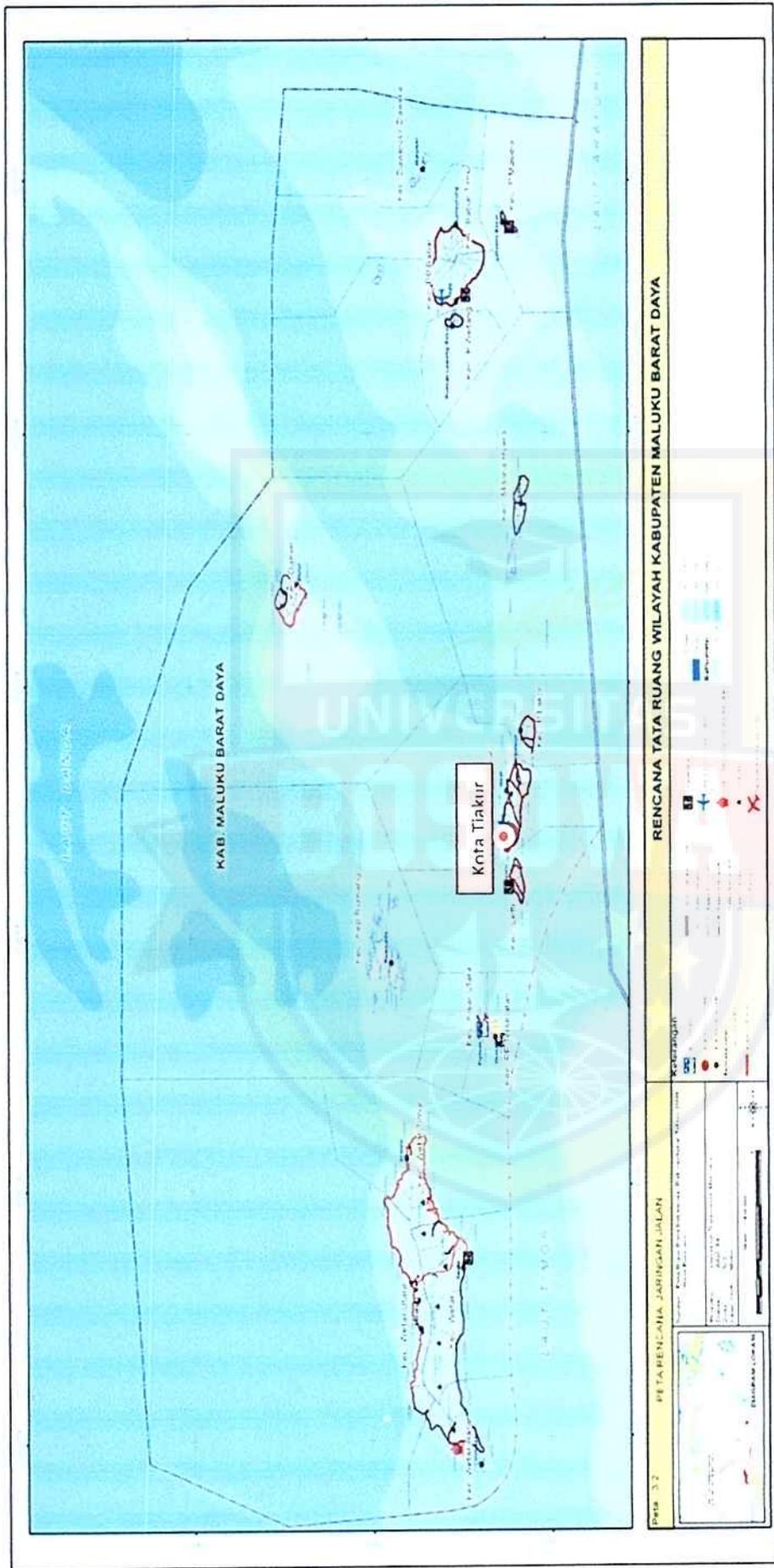
METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian gabungan antara kuantitatif dilakukan dengan menggumpulkan data yang berupa angka kemudian diolah dan dianalisis untuk mendapatkan suatu informasi ilmiah di balik angka-angka tersebut dengan metode survei yang menggunakan kuisisioner sebagai sumber data dan pendekatan kualitatif deskriptif data yang terkumpul berbentuk kata-kata atau gambar, kemudian di kuantitatif dalam bentuk angka-angka untuk uji stastistik.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

- a. Untuk memaksimalkan kebutuhan data dan menemukenali pokok permasalahan dalam studi ini, wilayah penelitian adalah Kota Tiakur karena spesifik merupakan kota baru yang telah direncanakan dan dalam proses pembangunan infrastrukturnya di Kabupaten Maluku Barat Daya.
- b. Adapun jadwal pelaksanaan penelitian direncanakan selama 3 (tiga) bulan terhitung bulan Juni 2015 hingga Agustus 2015.



Gambar 7. Peta Lokasi Penelitian



C. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini digunakan 2 (dua) jenis data berdasarkan cara memperolehnya, yaitu **Data Primer** adalah data yang secara langsung diambil dari obyek penelitian di lapangan oleh peneliti dengan menggunakan teknik kuesioner/angket dan form traffic count (terkait struktur tata ruang, jaringan jalan arteri primer, jaringan jalan kolektor sekunder, jaringan jalan lokal, ekonomi dan sosial) dan observasi (pengamatan berdasarkan masterplan dan kondisi eksisting) dan **Data Sekunder** merupakan data instansional yang didapat dari kantor pemerintahan setempat, antara lain dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tiakur, Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Kota Tiakur (peta jaringan jalan, masterplan) dan dokumen Rencana Pembangunan Strategis Satuan Kerja Pemerintah Daerah Kabupaten Maluku Barat Daya (Bappeda, Dinas Pekerjaan Umum, Badan Pertanahan Nasional, Badan Pusat Statistik, Dinas Perhubungan dan Infokom).

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Teknik survey dengan menggunakan kuesioner dan form lalu lintas yaitu sejumlah pertanyaan sesuai dengan yang dibutuhkan terkait dengan variabel yang digunakan antara lain struktur ruang, tata

guna lahan, prasarana transportasi (jaringan) dan pergerakan lalu lintas.

- Observasi lapangan menggunakan checklist guna mendapatkan gambaran dari lokasi penelitian yaitu masterplan kota dan gambaran eksisting
- Dokumentasi dengan mempelajari dokumen yang berasal instansi atau dinas terkait dan literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian antara lain peta, gambar, Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan, Peraturan-Peraturan serta referensi mengenai transportasi dan struktur ruang kota.

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan dari subyek penelitian (Arikunto, 1998:115). Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah penduduk di Kota Tiakur 1.642 jiwa, desa Kaiwatu 1.250 jiwa dan desa Wakarlely 1.020 jiwa, jumlah populasi secara keseluruhan 3.912 jiwa.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki populasi (Sugiyono, 2000: 56). Digunakan rumus Taro Yamane (Rakhmat 1998:82 dalam Ridwan 2013:65) untuk

menghitung ukuran sampel dari populasi yang diketahui jumlahnya adalah sebagai berikut :

$$n = N / N \cdot d^2 + 1 \dots\dots\dots (1)$$

dimana :

n = Jumlah sampel

N = Populasi

d = Derajat kecermatan sebesar 10% sehingga menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan sebesar 90 %.

Maka $n = 3.912 / 3.912 \cdot (0,1)^2 + 1 = 97,50$ dari hasil persamaan maka jumlah sampel adalah 98 sampel.

3. Teknik penarikan sampel

Adapun teknik penarikan sampel dalam penelitian ini menggunakan salah satu teknik probability yaitu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Namun demikian sampel yang terpilih dapat mewakili capaian tujuan penelitian yaitu pengguna pergerakan orang yang melakukan aktivitas pada pusat-pusat kegiatan dan pelayanan.

F. Variabel Penelitian

Variabel penelitian ini terdiri dari empat variabel yaitu variabel bebas (independent variable) dan variabel terikat (dependent variable).

- Variabel terikat pusat utama ibukota Tiakur (Y) .

- Variabel bebas tata guna lahan (X1)
- Variabel bebas jaringan transportasi (X2)
- Variabel bebas pergerakan lalu lintas (X3)

G. Instrumen Penelitian

Pada prinsipnya meneliti adalah melakukan pengukuran terhadap fenomena sosial maupun fenomena alam, maka harus ada alat ukur yang baik. Alat bantu yang digunakan antara lain catatan lapangan, rekaman video dan camera. Jumlah instrumen penelitian tergantung pada jumlah variabel penelitian yang telah ditetapkan untuk diteliti. Pengembangan instrumen ditempuh melalui beberapa tahap yaitu :

- a. Menyusun indikator variabel penelitian

Tabel 3. Variabel dan indikator-indikator

No.	Variabel	Indikator
1.	Pusat ibukota Tiakur (Y)	<ul style="list-style-type: none"> • Pusat kegiatan • Pusat Pelayanan • Letak strategis • Jumlah penduduk • Kelengkapan sarana dan prasarana
2.	Tata guna lahan (X ₁)	<ul style="list-style-type: none"> • Lapangan kerja • Karakteristik pemilik kendaraan • Luas lahan yang tersedia
3.	Jaringan transportasi (X ₂)	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tempuh • Biaya • Panjang jalan • Kenyamanan
4.	Pergerakan lalu lintas (X ₃)	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah penumpang • Jumlah kendaraan

- b. Menyusun kisi-kisi instrumen tergantung variabel penelitian dan indikator yang dipakai untuk mengukur. Penelitian ini karena termasuk juga sebagai fenomena sosial maka variabel penelitian diukur dengan menggunakan skala Likert dan jawaban masing-masing diberi skor.

Sangat setuju = 5 Ragu-ragu = 3 Sangat tidak setuju = 1
 Setuju = 4 Tidak setuju = 2

untuk indikator variabel pusat Ibukota Tiakur.

Tabel 4.
Kisi- kisi instrumen variabel

Variabel	Indikator	No. Item
Pusat Ibukota Tiakur (Y)	<ul style="list-style-type: none"> • Pusat kegiatan • Pusat Pelayanan • Letak strategis • Kelengkapan sarana dan prasarana • Jumlah penduduk 	1 2 3 4 5
Tata guna lahan (X ₁)	<ul style="list-style-type: none"> • Karakteristik pemilik kendaraan • Lapangan kerja • Luas lahan yang tersedia 	17-19 Form lalu lintas
Jaringan transportasi (X ₂)	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tempuh • Biaya • Panjang jalan • Kenyamanan 	6 - 8 9 - 12 13 - 15 16
Pergerakan lalu lintas (X ₃)	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah penumpang • Jumlah kendaraan 	Form lalu lintas

- c. Melakukan uji coba instrumen.

H. Analisis Data

Analisis data setelah seluruh data responden atau sumber lain terkumpul, kemudian dikelompokkan berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan dan melakukan perhitungan.

a. Analisis deskriptif

Analisis ini tidak hanya sekedar menemukan data dan fakta, namun juga melakukan analisa serta menyajikan data dan fakta yang sudah diolah serta penafsirannya. Analisis deskriptif digunakan untuk menjawab rumusan masalah perkembangan sistem pusat kegiatan dan pelayanan di Kota Tiakur.

- b. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisa statistik deskriptif inferensial statistik parametris karena menganalisis data interval dengan analisis regresi linear berganda untuk rumusan masalah kedua yaitu sistem jaringan jalan yang memengaruhi pembentukan struktur ruang Kota Tiakur.

Regresi linear berganda ; Rumus : $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \dots$ (2)

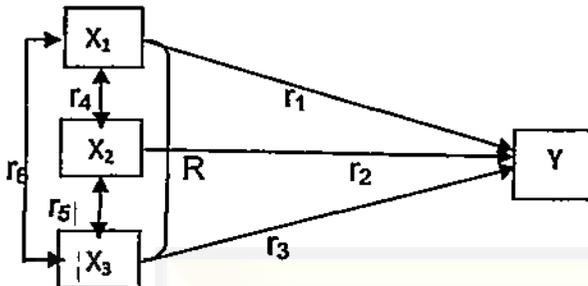
dimana : Y = Variabel terikat (struktur ruang kota Tiakur)

a = Harga konstanta,

b_1 = Koefisien regresi pertama, X_1 = Variabel bebas pertama (tata guna lahan)

b_2 = Koefisien regresi kedua, X_2 = Variabel bebas kedua (jaringan transportasi)

b_3 = Koefisien regresi ketiga, X_3 = Variabel bebas ketiga (pergerakan lalu lintas)



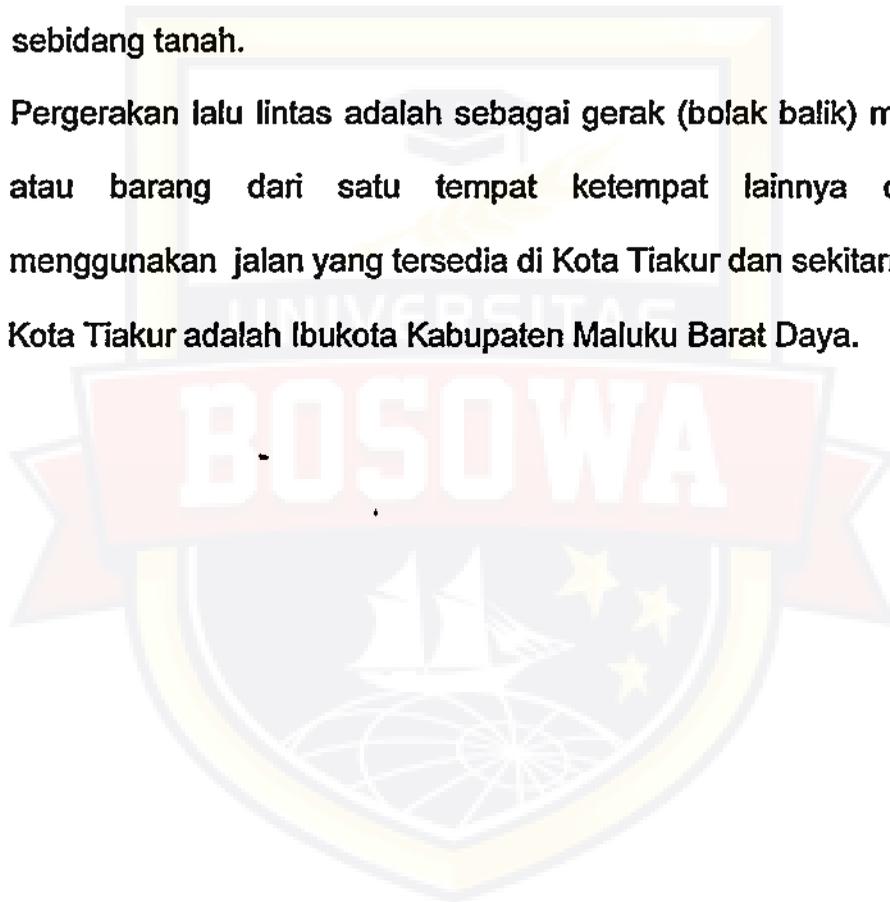
Gambar 8. Paradigma penelitian

I. Definisi Operasional

Adapun definisi operasional adalah sebagai berikut :

- a. Analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya.
- b. Sistem dapat diartikan sebagai kesatuan yang terbentuk dari beberapa unsur (elemen). Unsur, komponen atau bagian yang banyak ini satu sama lain berada dalam keterkaitan yang mengikat dan fungsional.
- c. Jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis yang berada di Kota Tiakur dan sekitarnya.

- d. Struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan sarana prasarana untuk kegiatan sosial ekonomi masyarakat secara hierarkis memiliki hubungan fungsional yang berada dalam Kota Tiakur.
- e. Tata guna lahan adalah segala bentuk aktivitas yang terjadi pada sebidang tanah.
- f. Pergerakan lalu lintas adalah sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan jalan yang tersedia di Kota Tiakur dan sekitarnya.
- g. Kota Tiakur adalah Ibukota Kabupaten Maluku Barat Daya.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran umum wilayah penelitian

1. Letak dan luas wilayah

Kabupaten Maluku Barat Daya adalah pemekaran kabupaten baru dari kabupaten Maluku Tenggara Barat berdasarkan Undang-Undang Nomor 31 tahun 2008 dengan beribukota di Tiakur. Kabupaten ini terdiri dari 17 kecamatan dengan 15 Pulau (belum termasuk pulau-pulau kecil) . Kota Tiakur secara geografis dapat digambarkan sebagai berikut :

- Sebelah utara berbatasan dengan laut,
- sebelah Timur dengan desa Kaiwatu,
- sebelah selatan dengan desa Patti dan
- sebelah barat dengan laut,

Setelah dimekarkan selama kurun waktu 4 tahun pemerintahan sehari-hari berlangsung di ibukota kecamatan Pulau - Pulau Terselatan Wonreli untuk sementara waktu dan dalam jangka waktu itu juga Kota Tiakur dibangun infrastruktur kotanya. Pada bulan September 2012 secara resmi dipindahkan ke Kota Tiakur yang pada saat itu infastruktur dasar sudah terbangun dan siap digunakan. Luas wilayah sesuai perencanaan 2.000 x 1.750 yaitu seluas 350 ha.

harian yang relatif tinggi. Beberapa komponen iklim seperti musim, curah hujan suhu dan kelembaban udara dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Musim

- a. Keadaan musim teratur, musim Timur berlangsung dari bulan April sampai Oktober. Musim ini adalah musim kemarau. Musim Barat berlangsung dari bulan Oktober sampai Pebruari. Musim hujan pada bulan Desember sampai Pebruari dan yang paling deras terjadi pada bulan Desember dan Pebruari.
- b. Musim pancaroba berlangsung dalam bulan Maret/April dan Oktober/ Nopember.
- c. Bulan April sampai Oktober bertiup angin Timur Tenggara. Angin kencang bertiup pada bulan Januari dan Pebruari diikuti dengan hujan deras dan laut bergelora.
- d. Bulan April sampai September bertiup angin Timur Tenggara dan Selatan sebanyak 91 % dengan angin Tenggara dominan 61 %.
- e. Bulan Oktober sampai Maret bertiup angin Barat Laut sebanyak 50 % dengan angin Barat Laut dominan 28 %.

b. Curah Hujan

Curah hujan di Kabupaten Maluku Barat Daya termasuk dalam kategori rendah, Curah hujan kurang dari 1000 mm per tahun terdapat di Pulau Moa.

1) Suhu dan Kelembaban

a. Suhu rata-rata untuk tahun 2011 sesuai data dari Stasiun Meteorologi adalah $27,4^{\circ}\text{C}$ dengan suhu minimum absolut rata-rata $25,4^{\circ}\text{C}$ dan suhu maksimum absolut rata-rata $30,7^{\circ}\text{C}$.

b. Rata-rata Kelembaban Udara Relatif 81%

c. Tipe Iklim

Berdasarkan klasifikasi Agroklimate menurut Oldeman, Irsal dan Muladi (1981), Maluku Barat Daya terbagi dalam dua Zone Agroklimat:

a. Zone D3 : bulan basah 3 - 4 bulan dan bulan kering 5 – 6 bulan terdapat di Kepulauan Babar dan Romang.

b. Zone E3 : bulan basah kurang dari 3 bulan berturut-turut dan bulan kering 5 – 6 bulan terdapat di Pulau Wetar dan Pulau Lemola.

4. Hidrologi

Kondisi hidrologi di wilayah Kabupaten Maluku Barat Daya digambarkan melalui kondisi sumber air permukaan dan air tanah.

Kuantitas air sungai relatif-cukup tinggi meskipun terjadi fluktuasi debit aliran yang cukup besar antara musim hujan dan musim kemarau, sedangkan kualitasnya menunjukkan adanya indikasi pencemaran di beberapa sungai. Kebutuhan air akan meningkat seiring pertumbuhan kegiatan dan jumlah penduduk Kabupaten Maluku Barat Daya. Kebutuhan air ini harus tetap bisa dipenuhi dari sumber-sumber air yang ada, sehingga diperlukan tindakan pelestarian sumberdaya air, baik air permukaan maupun air tanah.

3. Kondisi kependudukan

Kota Tiakur dengan jumlah penduduk sejak pemekaran sampai dengan tahun 2014 klasifikasi menurut jenis mata pencaharian sebanyak 1.624 jiwa dengan rincian sebagai berikut :

Tabel 5. Klasifikasi jumlah penduduk

No.	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Pegawai Negeri Sipil	818	50,36
2.	Pegawai swasta	117	7,20
3.	Petani	52	3,20
4.	Buruh dan lain-lain	176	10,84
5.	Pelajar Paud/TK – SMU/SMK	461	28,40
Jumlah total		1.624	100

Sumber Dinas Dukcapil, 2014

Jumlah penduduk yang paling dominan adalah Pegawai Negeri Sipil yang bekerja di Kota Tiakur dengan persentase 50,36%, sedangkan jumlah penduduk yang paling sedikit petani (3,20%) karena lahan pertanian

terbatas. Hal ini menjelaskan bahwa mata pencaharian penduduk Kota Tiakur masih mendominasi pegawai negeri sipil.

4. Pola tata guna lahan dan arah perkembangan kota

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Maluku Barat Daya sistem pusat pelayanan Kota Tiakur sebagai Pusat Kegiatan Wilayah promosi. Arah perkembangan kota diharapkan sesuai dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan yang telah ada.

a. Perdagangan dan jasa

Pola guna lahan untuk perdagangan dan jasa yang tersedia intensitas pemanfaatan lahan Koefisien Dasar Bangunan sebesar 0,6 dan Koefisien Lantai Bangunan 1,2 kepadatan bangunan terbesar adalah daerah peruntukan perdagangan dan jasa. Pada kondisi eksisting belum terlihat pemanfaatan lahan yang signifikan hal ini karena pertumbuhan masih rendah.

b. Pemerintahan dan perkantoran

Pada zona pemerintahan dan perkantoran pemanfaatan lahan sudah mencapai 80% dari luas lahan yang tersedia. Dimana setiap kantor luas lahannya 45x35 m termasuk parkirannya. Perkantoran untuk instansi vertikal, BUMN dan BUMD belum terbangun pada zona yang telah disediakan.

c. Perumahan dan permukiman

Perumahan yang sudah dibangun untuk kediaman Bupati, Wakil Bupati, pejabat eselon II dan III sesuai dengan lokasi yang tersedia. Untuk permukiman pada zona ini pembangunan tidak teratur penataannya karena tidak ada peringatan dari pemerintah daerah terutama dinas teknis sehingga masyarakat membangun sembarangan. Garis Sempadan Bangunan yang di rencanakan 20 meter dari as jalan tetapi kenyataan berbeda karena permukiman yang ada dibangun berjarak 2 meter dari pinggiran badan jalan.

B. Sarana dan prasarana

1. Kondisi sarana

a. Moda angkutan

Moda angkutan dalam Kota Tiakur dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 6. Moda Angkutan

No.	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Moda angkutan darat		
	- Angkutan kota	9 unit	1,53
	- Kendaraan roda dua	472 unit	80
	- Kendaraan roda empat	109 unit	18,47
	Total kendaraan	590 unit	100

Sumber Dishubkominfo, 2014

1) Moda Angkutan darat

Moda angkutan umum berjumlah 6 (enam) buah damri yang melayani rute Kaiwatu – Tiakur – Wakareteley dan sebaliknya.

Sedangkan 3 (tiga) melayani rute Kota Tiakur – Weet kota kecamatan Moa. Dari persentase menggambarkan bahwa kendaraan roda dua yang paling banyak adalah kendaraan roda dua pribadi maupun dinas sedangkan angkutan kota masih sangat minim.

- 2) Transportasi udara pada bandara Yos Omo Imsula yang beroperasi saat ini . masih dalam kapasitas pesawat kecil seperti Aviastars, kasa dan Susi Air, dengan jumlah penumpang yang dibatasi. Untuk operasional jasa angkutan jenis pesawat lainnya masih dalam proses izin penambahan jalur penerbangan, sehingga orang dalam bepergian ke luar daerah masih memilih angkutan laut sebagai sarana untuk tiba ditempat tujuan.

b. Fasilitas Pendidikan

Fasilitas pendidikan yang berada dalam Kota Tiakur dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel. 7. Fasilitas pendidikan

No.	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Paud/TK	2 Unit	33,32
2.	Sekolah Dasar	1 Unit	16,67
3.	Sekolah Menengah Pertama	1 Unit	16,67
4.	Sekolah Menengah Atas	1 Unit	16,67
5.	Sekolah Menengah Kejuruan	1 Unit	16,67
Total		6 Unit	100

Sumber Dinas Pendidikan, 2014

Fasilitas pendidikan sebanyak 6 buah sekolah dari tingkat Paud, TK, SD, SMP, SMA dan SMK dari persentase tabel diatas masih kurang sarana pendidikannya sebagai penunjang proses pembelajaran. Untuk perguruan tinggi belum ada karena Kota Tiakur sebagai kota pusat pemerintahan sedangkan pusat pendidikan berada di Kota Wonrely kecamatan Pulau-Pulau Terselatan.

c. Fasilitas kesehatan

Fasilitas kesehatan yang terdapat dalam Kota Tiakur digambarkan pada tabel dibawah ini.



Tabel 8. Fasilitas kesehatan

No.	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Rumah Sakit Umum Daerah	1 Unit	50
2.	Puskesmas	1 Unit	50
Total		2 Unit	100

Sumber Dinas kesehatan, 2014

Dari hasil persentase untuk skala Kota Tiakur masih bisa melayani penduduk yang sakit. Fasilitas kesehatan 1 unit RSUD dan Puskesmas Kota Tiakur masih terbatas alat-alat kesehatan dan tenaga dokter, sehingga orang sakit yang penyakitnya parah tidak bisa ditangani diberikan rujukan untuk berobat lanjut ke kabupaten lain maupun propinsi lain.

d. Fasilitas pemerintahan dan perkantoran

Fasilitas pemerintahan dan perkantoran dapat diuraikan dalam tabel dibawah ini.

Tabel 9. Fasilitas pemerintahan dan perkantoran

No.	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Kantor dinas/badan	27 Unit	87,12
2.	Kantor Polres	1 Unit	3,23
3.	Kantor PLN	1 Unit	3,23
4.	Kantor PDAM	1 Unit	3,23
5.	Kantor BUMD	1 unit	3,23
Total		31 Unit	100

Sumber Dinas PU, 2015

Fasilitas pemerintahan untuk semua Satuan Kerja Perangkat Kerja sudah dibangun sesuai jumlah yang tertera dalam tabel 10 dengan persentase yang paling tinggi sedangkan perkantoran untuk instansi vertikal belum semuanya terealisasi.

e. Fasilitas peribadatan

Fasilitas peribadatan berjumlah 3 (tiga) unit dalam keadaan baik, ketiganya adalah gereja karena mayoritas penduduk beragama kristen.

f. Sarana perdagangan dan jasa

Sarana perdagangan dan jasa yang berada dalam Kota Tiakur dapat diuraikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 10. Sarana perdagangan dan jasa

No.	Uraian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Pasar	1 Unit	2,94
2.	Toko	18 Unit	52,94
3.	Warung makan	10 Unit	29,41
4.	Bengkel	4 Unit	11,76
5.	Pangkalan BBM	1 unit	2,94
	Total	34 Unit	100

Sumber Disperindag, 2014

Dari persentase jumlah sarana berupa toko yang persentasenya paling tinggi tetapi untuk skala Kota Tiakur masih kurang, perlu ditambahkan sarana perdagangan dan jasa. Sarana penunjang kegiatan perdagangan dan jasa di Kabupaten Maluku Barat Daya tergolong belum memadai, terutama untuk memasarkan hasil bumi setempat dan sebagai pasar pengumpul untuk dibawa ke luar daerah. Keberadaan pasar di Kabupaten Maluku Barat Daya, secara umum masih sebatas pasar tradisional dan belum optimal dalam jangkauan pelayanannya. Pasar Tiakur yang telah dibangun pemerintah daerah masih kurang tempat untuk pedagang memamerkan/ mengatur jualan yang dijual. Harga barang yang dijual dikategorikan mahal karena biaya transportasi yang cukup tinggi dari tempat asal barang/ distributor sampai tiba di pasar

sehingga pedagang menyesuaikan dengan harga pasaran yang berlaku.

2. Kondisi prasarana

a. Jaringan jalan.

Jaringan jalan sudah dibangun dalam Kota Tiakur sepanjang 18,55 km konstruksi Lapen yang terdiri dari jaringan jalan arteri sepanjang 7,95 km dan kolektor sekunder 10,60 km dalam kondisi baik.

b. Terminal

Jumlah terminal dalam Kota Tiakur 1(satu) unit dengan luas $150 \times 25 \text{m}^2$. Terminal untuk saat ini masih bisa menampung kendaraan yang beroperasi karena jumlah kendaraan masih kurang.

c. Air bersih

Jaringan air bersih dalam Kota Tiakur sepanjang 2 km adalah perpipaan saja untuk air bersih belum terdistribusi ke perumahan, permukiman, perkantoran maupun tempat lainnya, sehingga untuk memenuhi kebutuhan air bersih mobil PDAM yang selalu menyediakan air dan mendistribusikann kepada yang membutuhkan.

d. **Tempat Pembuangan Sampah**

Tempat Pembuangan Sampah yang ada dalam Kota Tiakur adalah pembuangan sementara dengan kapasitas 10x5x2m dan pembuangan akhir berada di desa Patti. Tempat Pembuangan Akhir masih dalam tahap pembangunan. Pada semua zona sudah disediakan bak – bak pembuangan sampah, sehingga kota bersih dan nyaman. Kota Tiakur belum ada dinas kebersihan dan pertamanan kota jadi untuk masalah persampahan masih ditangani oleh kantor lingkungan hidup.

e. **Telekomunikasi**

Sistem jaringan telekomunikasi Kota Tiakur masih terbatas jangkauannya, jaringannya hanya dalam kota saja tidak sanggup melayani Kota Tiakur dan sekitarnya sehingga pada setiap kota kecamatan di siapkan sistem jaringannya tersendiri. Pada setiap Satuan Kerja Perangkat Daerah mempunyai jaringan internet sendiri dalam menunjang proses program dan kegiatan pemerintah daerah.

C. Hasil Penelitian

1. Perkembangan struktur ruang di Kota Tiakur

Kota Tiakur sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan dapat di kemukakan dalam tabel di bawah ini :

Tabel 11. Penataan dalam kawasan perkotaan Tiakur pada rencana sepuluh tahun

No	Uraian	Tahun Rencana									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Pembangunan infrastruktur										
	a. Pembangunan kantor Bupati dan DPRD	√	√	√	√						
	b. Pembangunan kantor instansi SKPD	√	√	√							
	c. Pembangunan rumah jabatan		√	√							
	d. Pembangunan perumahan pegawai/dinas		√	√	√	√	√	√			
	e. Pembangunan fasilitas daerah dan pelayanan umum (fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, fasilitas sosial, keagamaan, PLN, PDAM, Bank, terminal, hotel, stadion, dan sebagainya)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	f. Pembangunan kawasan komersil		√	√	√						
	g. Pembangunan <i>sculpture</i> (tugu dan monumen)					√					
	h. Pembangunan tempat rekreasi						√				
	i. Pembangunan perumahan penduduk					√	√	√	√		
2.	Penataan kawasan										
	a. Perencanaan dan pembuatan jalan masuk				√	√	√				
	b. Pembuatan jalur-jalur pedestrian dua jalur lebar 2 meter				√	√	√				
	c. Pemasangan Penerangan Jalan umum dan penerangan untuk pedestrian setiap jarak 30 meter					√	√	√			
	d. Penanaman pohon pelindung, penanaman rumput sepanjang median, jalur hijau dan Ruang Terbuka Hijau				√	√	√	√			
	e. Pembuatan halte kendaraan umum				√	√	√				
	f. Penataan <i>street furniture</i> setiap 50 meter				√	√	√				
	g. Penataan tata informasi sesuai dengan rencana tiap meter sepanjang pedestrian				√	√	√	√	√	√	√
	h. Jalur-jalur drainase yang menerus sesuai dengan standar kelas jalan				√	√	√				
	i. Pembangunan pusat perdagangan				√	√	√				
	j. Pembangunan pertokoan dan perkantoran (komersial skala retail)				√	√	√				
	k. Konsolidasi lahan	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	l. Penataan sektor informal	√	√	√	√	√	√				

Sumber Bappeda Kabupaten Maluku Barat Daya, 2010

Bertolak dari data tabel tahun rencana di atas maka dapat dijelaskan kondisi eksisting tahun realisasi selama 5 tahun dan hasil observasi masih banyak infrastruktur yang belum terbangun sebagai penunjang perkembangan Kota Tiakur dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 12. Realisasi penataan dalam kawasan perkotaan Tiakur

No	Uraian	Tahun Realisasi				
		2011	2012	2013	2014	2015
1.	Pembangunan infrastruktur					
	a. Pembangunan kantor Bupati dan DPRD sementara	√	√			
	b. Pembangunan kantor instansi SKPD	√	√	√	√	
	c. Pembangunan rumah jabatan		√	√		
	d. Pembangunan perumahan pegawai/dinas		√	√	√	√
	e. Pembangunan fasilitas daerah dan pelayanan umum (fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, fasilitas sosial, keagamaan, PLN, PDAM, Bank, terminal, hotel, stadion, dan sebagainya)	√	√	√	√	√
	f. Pembangunan kawasan komersil					
	g. Pembangunan <i>sculpture</i> (tugu dan monumen)					
	h. Pembangunan tempat rekreasi					
	i. Pembangunan perumahan penduduk					
2.	Penataan kawasan					
	a. Perencanaan dan pembuatan jalan masuk				√	
	b. Pembuatan jalur-jalur pedestrian dua jalur lebar 2 meter					
	c. Pemasangan penerangan jalan umum dan penerangan untuk pedestrian setiap jarak 30 meter				√	
	d. Penanaman pohon pelindung, penanaman rumput sepanjang median, jalur hijau dan Ruang Terbuka Hijau					
	e. Pembuatan halte kendaraan umum					
	f. Penataan <i>street furniture</i> setiap 50 meter					
	g. Penataan tata informasi sesuai dengan rencana tiap meter sepanjang pedestrian					
	h. Jalur-jalur drainase yang menerus sesuai dengan standar kelas jalan					√
	i. Pembangunan pusat perdagangan				√	
	j. Pembangunan pertokoan dan perkantoran (komersial skala retail)					
	k. Konsolidasi lahan	√	√	√	√	√
	l. Penataan sektor informal	√	√	√	√	√

Sumber Bappeda Kabupaten Maluku Barat Daya dan hasil analisis 2015

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat dijelaskan bahwa pembangunan infrastruktur antara lain kantor Bupati dan DPRD rencana 4(empat) tahun realisasinya sama tetapi hanya sementara yang parmanen belum dibangun, pembangunan kantor instansi SKPD rencana 3 (tiga) tahun realisasinya 4(empat) tahun, pembanguanan kawasan komersial 3(tiga) tahun yaitu tahun kedua sampai keempat tetapi kenyataanya belum dibangun. Pembangunan tugu dan monumen sesuai rencana dibangun pada tahun kelima, serta perumahan penduduk juga ditahun kelima realisasinya belum ada. Kemudian untuk penataan kawasan seperti pembuatan jalur pedestrian, halte kendaraan, penataan *street furniture* setiap 50 meter sesuai rencana tahun keempat tetapi sampai tahun kelima belum ada realisasi pembangunannya. Realisasi penataan kawasan dari 21 item tabel diatas sudah mencapai 35 % dari rencana.

Dinamika Kota Tiakur merupakan kumpulan berbagai jenis kegiatan yang saling berinteraksi dengan insensitas berbeda - beda, sesuai dengan karakteristik kegiatan tersebut. Elemen-elemen kota tersebar di seluruh wilayah perencanaan yaitu :

- a. Elemen sosial budaya, meliputi : Pendidikan, kesehatan, pemerintahan, fasilitas umum berada di jalan arteri primer dan sebagian jalan kolektor sekunder.
- b.. Elemen sosial ekonomi, meliputi : perdagangan, perkantoran, jasa, pasar tersebar di jalan kolektor sekunder.
- c. Elemen infrastruktur dan utilitas :

- Jalan, Terminal, Pelabuhan/dermaga, Air bersih, Drainase, Listrik, Telepon dan lain-lain tersebar di jalan arteri primer, kolektor sekunder dan jalan lokal dalam Kota Tiakur.

Namun kondisi eksisting belum semua elemen kota terbangun. Perkembangan infrastruktur Kota Tiakur sesudah pemekaran tahun I (pertama) sampai 6 (enam) tahun terakhir, dapat digambarkan dalam tabel dibawah ini.

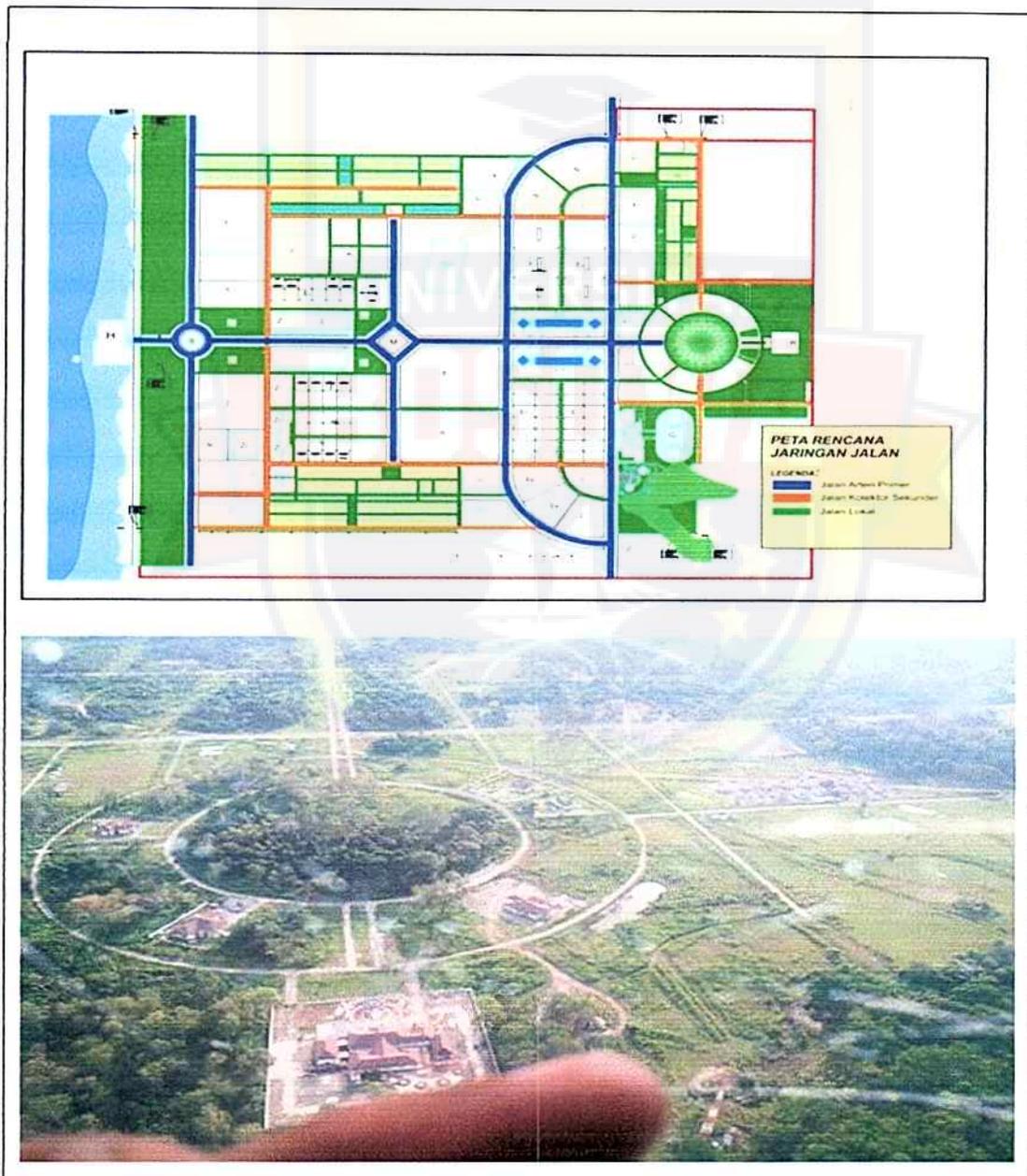
Tabel 13. Perkembangan pembangunan infrastruktur

No.	Uraian	Tahun					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.	Pembersihan lahan kawasan Kota Tiakur	√					
2.	Perkantoran dan jasa	√	√	√	√	√	√
3.	Jaringan jalan	√	√	√	√	√	√
4.	Pasar dan terminal			√			
5.	Pendidikan		√	√	√		√
6.	Kesehatan			√			
7.	Perumahan dan permukiman			√	√	√	√
8.	Persampahan				√		
9.	Air bersih			√			
10.	Telekomunikasi				√		
11.	Penerangan		√	√	√		
12.	Bandar udara			√	√	√	√

Sumber Dinas PU, 2014

Pada tabel diatas terlihat bahwa mulai dari pembersihan lahan kawasan Kota Tiakur sampai dengan pembangunan infrastruktur di tahun 2014, ada peningkatan pembangunan setiap tahun berjalan. Jaringan jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan desa Wakarlely berdasarkan klasifikasinya sistem jaringan adalah sebagai berikut :

- Jalan arteri primer : 7,95 km (Kota Tiakur)
Kolektor primer : 5,53 km (Kaiwatu dan Wakarlely)
Kolektor sekunder : 10,60 km (Kota Tiakur)
Lokal : 10,79 km (Kota Tiakur) yang sudah direncanakan tetapi belum dibangun.



Gambar.9. Perbandingan rencana jaringan jalan dengan kondisi eksisting

Dari gambar 9 terlihat bahwa kondisi eksisting pada jaringan jalan arteri primer sesuai rencana walaupun baru dibangun- jalur lalu lintas kendaraannya saja sedangkan jaringan jalan kolektor sekunder pada zona perkantoran, perumahan PNS, perdagangan dan jasa, sesuai rencana hanya saja pada zona permukiman penduduk sedikit bergeser dari rencana karena permukiman yang sudah dibangun melewati Garis Sempadan Bangunan yang ditetapkan dalam rencana dan jalan lokal belum terbangun.

Gambaran perkembangan jaringan jalan dalam Kota Tiakur dan sekitarnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 14. Karakteristik ruas jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan Wakarley Tahun 2009 dan 2010

No	Karakteristik bagian-bagian jalan	Satuan	Tahun 2009			Tahun 2010		
			AP	KP	KS	AP	KP	KS
1.	Panjang total	Meter	7.950	5.530	10.600	5.000	-	4.500
2.	Jenis konstruksi	-	Penggsuran	Lapen	Penggsuran	Urpil	-	Urpil
3.	Lebar jalur Lalu Lintas Kendaraan	Meter	-	6	-	7	-	7
4.	Lebar bahu jalan	Meter	-	1,5	-	1,5	-	1,5
5.	Lebar Ruang Manfaat Jalan	Meter	-	-	-	13	-	11

Sumber : - Hasil olahan data primer dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Maluku Barat Daya

Keterangan : AP = Arteri Primer, KP = Kolektor Primer, KS = Kolektor Sekunder

Untuk tahun pertama jaringan jalan dalam Kota Tiakur masih tahap penggsuran lahan dan pembentukan badan jalan sepanjang 18,55 km

sedangkan jalan kolektor primer peningkatan pemeliharaan Lapisan Penetrasi sepanjang 5 km:- Tahun 2010 jaringan arteri primer dan kolektor sekunder urugan pilihan sepanjang 9,5 km dengan lebar lalu lintas kendaraan 7 (tujuh) meter, lebar ruang manfaat jalan 13 meter untuk jalan arteri primer dan lebar lalu lintas kendaraan 6 (enam) meter, lebar ruang manfaat jalan 11 meter untuk kolektor sekunder.

Tabel 15. Karakteristik ruas jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan Wakarlely Tahun 2011 dan 2012

No	Karakteristik bagian-bagian jalan	Satuan	Tahun 2011			Tahun 2012		
			AP	KP	KS	AP	KP	KS
1.	Panjang total	Meter	2.950	-	6.100	7.950	-	620
2.	Jenis konstruksi	-	Urpil	-	Urpil	Lapen	-	Lapen
3.	Lebar jalur Lalu Lintas Kendaraan	Meter	7	-	6	7	-	6
4.	Lebar bahu jalan	Meter	2	-	1,5	2	-	1,5
5.	Lebar Ruang Manfaat Jalan	Meter	13	-	11	13	-	11

Sumber : - Hasil olahan data primer dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Maluku Barat Daya

Jaringan jalan pada tahun 2011 penambahan panjang jalan dengan urugan pilihan untuk jalan arteri primer sepanjang 2,95 km dan kolektor sekunder 6,1 km. Pada tahun 2012 peningkatan dari urugan pilihan ke konstruksi Lapisan Penetrasi sepanjang 7,95 km, lebar ruang manfaat jalan 13 meter untuk jalan arteri primer dan 620 meter untuk jalan kolektor sekunder dengan lebar bahu jalan 1,5 meter, lebar ruang manfaat jalan 11 meter.

Tabel 16. Karakteristik ruas jalan dalam Kota Tiakur, desa Kaiwatu dan Wakarley Tahun 2013 dan 2014

No.	Karakteristik bagian-bagian jalan	Satuan	Tahun 2013			Tahun 2014		
			AP	KP	KS	AP	KP	KS
1.	Panjang total	Meter	-	-	8.770			1.210
2.	Jenis konstruksi	-	-	-	Lapen	-	-	Lapen
3.	Lebar jalur Lalu Lintas Kendaraan	Meter	-	-	6	-	-	6
4.	Lebar bahu jalan	Meter	-	-	1,5	-	-	1,5
5.	Lebar Ruang Manfaat Jalan	Meter	-	-	11	-	-	11

Sumber : - Hasil olahan data primer dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Maluku Barat Daya

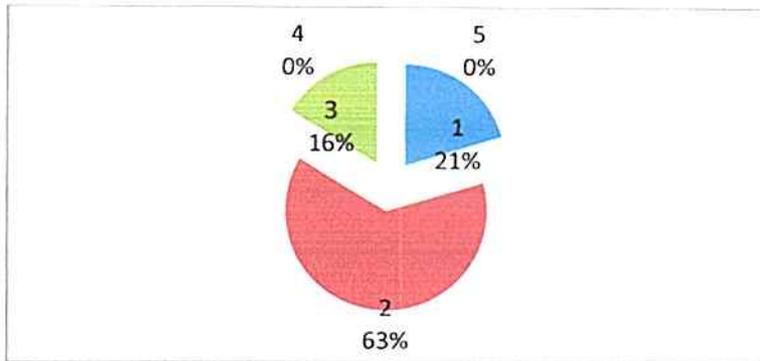
Pada tabel 16 diatas perkembangan jaringan jalan kolektor sekunder penambahan panjang 8,77 km dengan konstruksi Lapisan Penetrasi di tahun 2013 dan tahun 2014 penambahan sepanjang 1,21 km, lebar jalur lalu lintas 6 (enam) meter serta lebar ruang manfaat jalan 11 meter.

Berikut adalah hasil tabulasi responden terhadap perkembangan Kota Tiakur yang di survei lewat kuesioner dengan karakteristik responden berdasarkan umur, pendidikan, pekerjaan dan jenis kelamin.

Tabel 17. Tabel hasil pendapat responden terhadap perkembangan Kota Tiakur

No.	Jumlah sampel	Jumlah nilai					Jumlah Total
		Sangat setuju (1)	Setuju (2)	Ragu-ragu (3)	Tidak setuju (4)	Sangat tidak setuju (5)	
1.	98	20 (21%)	62 (63%)	16 (16%)	- (0%)	- (0%)	98 (100%)

Sumber hasil analisis 2015



Gambar 10. Persentasi responden terhadap perkembangan Kota Tiakur

Bertolak dari tabel 17 dan gambar 10 diatas dapat dijelaskan bahwa dari jumlah sampel 98 sebagian besar atau 63% menyatakan setuju dengan perkembangan Kota Tiakur dengan indikator sebagai pusat kegiatan dan pelayanan, sarana prasarana yang tersedia, letak strategis dan jumlah penduduknya.



Gambar 11. Kondisi eksisting infrastruktur Kota Tiakur

Pada gambar 11 dapat dilihat sebagian infrastruktur Kota Tiakur yang sudah terbangun seperti jaringan jalan, pasar dan terminal, perkantoran, perumahan Pegawai Negeri Sipil dan Tempat pembuangan Sampah.

Perkembangan struktur ruang Kota Tiakur dan tingkat pertumbuhan dapat digambarkan dalam tabel berikut :

Tabel 18. Perkembangan lahan terbangun

No	Luas Lahan	Lahan yang terbangun (%)						Total
		Tahun 2009	Tahun 2010	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Tahun 2014	
1.	2.000m x 1.750 m atau 350 ha	16,3 ha	19,35 ha (18,71%)	31,2 ha (61,24%)	56,65 ha (81,57%)	73,85 ha (30,36%)	105,80 ha (43,26%)	105,80 ha (30,23%)

Sumber analisis 2015

Hasil yang ditampilkan dalam tabel diatas ada peningkatan lahan yang terbangun setiap tahunnya, dari persentasi lahan yang terbangun dari tahun 2009 sampai dengan 2014 dengan peningkatan sebesar 43,26%. Persentasi peningkatan lahan terbangun yang terbesar pada tahun 2012. Total lahan yang terbangun 105,80 ha atau 30,23% dari 350 ha yaitu luas lahan yang tersedia, dengan demikian diharapkan pada tahun 2020 penataan kawasan kota Tiakur semua terealisasi sesuai rencana.

Untuk tingkat pertumbuhan jaringan jalan dari tabel 14 sampai dengan tabel 16 dirincikan sebagai berikut :

Tabel 19. Pertumbuhan jaringan jalan

No	Jaringan Jalan	Panjang Jalan (%)					
		Tahun 2009	Tahun 2010	Tahun 2011	Tahun 2012	Tahun 2013	Tahun 2014
1.	Arteri primer	-	-	-	7950 m	-	-
2.	Kolektor Primer	5530 m	-	-	-	-	-
3.	Kolektor sekunder	-	-	-	620 m	9390 m (1415%)	10600 m (12,89%)

Sumber analisis, 2015

Hasil tabel diatas menunjukkan bahwa peningkatan jaringan jalan dari tahun rencana ke realisasi persentasi yang paling terbesar pada tahun 2013 untuk pembangunan jalan kolektor sekunder, hanya saja jaringan jalan lokal yang belum terbangun.

Tabel 20. Persentasi pertumbuhan sarana/kendaraan

No.	Uraian	Jumlah Kendaraan (%)		
		Tahun 2012	Tahun 2013	Tahun 2014
1.	Kendaraan roda dua	109	235 (116%)	472 (101%)
2.	Kendaraan ringan	65	82 (26,15%)	110 (34,14%)
3.	Kendaraan berat	-	-	4
4.	Kendaraan tidak bermotor	-	-	-

Sumber Dishubkominfo dan analisis 2015

Untuk peningkatan sarana/kendaraan seperti pada tabel 20 pertumbuhan kendaraan yang menonjol yaitu kendaraan roda dua ditahun 2012 persentasi pertumbuhan meningkat 116% dibandingkan dari tahun sebelumnya. Kendaraan roda dua yang banyak dimiliki penduduk Kota Tiakur dalam memperlancar aktivitasnya, karena masih minimnya angkutan kota .

2. Hasil analisa stastistik

Tahapan pertama yang dilakukan yaitu survey dengan membuat Matriks Asal Tujuan berdasarkan hasil survey ditentukan sampel yang dapat mewakili zona asal tujuan disesuaikan dengan jaringan jalan yang selalu dilalui. Hasil analisis sistem jaringan jalan dalam Kota Tiakur dan sekitarnya terhadap struktur ruang kota dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Hasil analisis variabel X_1 Tata guna lahan terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y).

Hasil analisa stastistik dengan menggunakan korelasi berdasarkan variabel tata guna lahan dengan indikator- indikator lapangan kerja, karakteristik kendaraan dan luas lahan yang tersedia terhadap pusat Ibukota Tiakur sebagai variabel Y berdasarkan lampiran tabel X_1Y uji parsial menunjukkan angka koefisien korelasi $r_{X_1Y} = 0,732$ atau 73,2% (hasil perhitungan terlampir).

- b. Hasil analisis variabel X2 Jaringan Transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel jaringan transportasi (X2) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel hasil uji parsial menunjukkan koefisien korelasi angka $r_{X_2Y} = 0,754$ atau 75,4% (hasil perhitungan terlampir).

- c. Hasil analisis variabel X3 pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel pergerakan lalu lintas (X3) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel hasil uji parsial koefisien korelasi menunjukkan angka $r_{X_3Y} = 0,743$ atau 74,3% (hasil perhitungan terlampir).

- d. Hasil analisis variabel tata guna lahan dan jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel tata guna lahan (X1), jaringan transportasi (X2) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel korelasi hasil uji parsial menunjukkan angka $r_{X_1X_2Y} = 0,792$ atau 79,2% (hasil perhitungan terlampir).

- e. Hasil analisis variabel jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel jaringan transportasi (X2) dan pergerakan lalu lintas (X3) terhadap pusat Ibukota Tiakur lampiran tabel korelasi hasil uji parsial

menunjukkan angka $r_{X_2X_3Y} = 0,832$ atau 83,2% (hasil perhitungan terlampir).

- f. Hasil analisis variabel tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat ibukota Tiakur.

Variabel tata guna lahan (X_1) dan pergerakan lalu lintas (X_3) terhadap pusat ibukota Tiakur lampiran tabel korelasi hasil uji parsial menunjukkan angka $r_{X_1X_3Y} = 0,825$ atau 82,5% (hasil perhitungan terlampir).

- g. Hasil analisis variabel tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat ibukota Tiakur.

Variabel tata guna lahan (X_1), jaringan transportasi (X_2) dan pergerakan lalu lintas (X_3) terhadap pusat ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel regresi berganda hasil uji simultan menunjukkan angka $R_{X_1X_2X_3Y} = 0,848$ dengan tingkat pengaruh sebesar 71% (adjusted R square).

D. Pembahasan

1. Perkembangan struktur ruang Kota Tiakur

Realisasi penataan kawasan Kota Tiakur selama 5 (lima) tahun terakhir mulai dari tahun 2011- 2015 seperti yang disajikan dalam tabel 12 hasil analisis pembangunan infrastruktur seperti kantor

bupati dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, pembangunan kantor instansi vertikal, Badan Usaha Milik Daerah, pembangunan perumahan, sebagian fasilitas daerah dan pelayanan umum, hotel, stadion, tugu, monumen, tempat rekreasi, perumahan penduduk dan penataan kawasan seperti pembuatan jalur - jalur pedestrian, penanaman pohon pelindung, jalur hijau, Ruang Terbuka Hijau, halte kendaraan umum, jalur – jalur drainase, pusat perdagangan dan komersial, dermaga pelabuhan Kota Tiakur belum dibangun sehingga sistem pusat kegiatan dan pelayanan di dalam Kota Tiakur perkembangannya masih rendah .

Infrastruktur seperti pada gambar 11 adalah sebagian elemen-elemen kota yang baru dibangun. Pada lokasi tertentu yang sudah direncanakan dalam Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan terjadi penyalahgunaan ruang dalam hal ini Ruang Terbuka Hijau dekat garis sempadan pantai sudah dibangun permukiman penduduk.

Ketersediaan jalan menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten/kota, jalan yang memudahkan orang melakukan perjalanan, jalan menjamin pengguna kendaraan tiba ditujuan dengan nyaman, jalan yang menjamin perjalanan kendaraan dapat dilakukan sesuai dengan kecepatan rencana sejalan dengan dinamika kebutuhan terhadap aksesibilitas, mobilitas, keselamatan dan kondisi jalan. Perkembangan jaringan jalan dalam Kota Tiakur

dan sekitarnya seperti yang disajikan dalam tabel 14 sampai dengan tabel 16 -menggambarkan bahwa ada peningkatan jaringan jalan, mulai dari proses penggusuran, urugan pilihan sampai konstruksi lapisan penetrasi. Jaringan jalan yang terbangun arteri primer, kolektor sekunder berada didalam Kota Tiakur sedangkan kolektor primer adalah jaringan jalan yang menghubungkan desa Kaiwatu – Kota Tiakur – desa Wakarlely, kondisi jalan ini berlubang-lubang. Semua jaringan jalan yang sudah dibangun tidak ada drainasenya terutama jalan kolektor primer, untuk jalan arteri primer dan kolektor sekunder dalam tahap awal penggalian saluran drainase. Penataan tata informasi sesuai dengan rencana tiap meter sepanjang pedestrian dan penataan perlengkapan jalan setiap 50 meter belum terlihat pembangunan realisasinya di perkiraan tahun-tahun mendatang.

Pola jaringan jalan dalam Kota Tiakur diidentifikasi memiliki pola radial dan pola grid, dimana pergerakan lalu lintas cenderung menuju ke satu titik yang merupakan daerah pusat kota. Kota Tiakur bentuk jaringan jalannya merupakan jaringan jalan yang telah direncanakan. Karena pola jaringan jalannya terutama cocok untuk situasi di mana pola perjalanan sangat terpencar dan untuk layanan transportasi yang sama pada semua area. Penjalaran/perembetan fisik kota yang mengikuti pola jaringan jalan dan menunjukkan penjalaran yang tidak sama pada setiap bagian



perkembangan kota. Kota Tiakur perkembangan fisik memanjang/linier. Oleh karena pada umumnya jalur transportasi utama yang menghubungkan kota dengan pusat-pusat kekotaan lain berwujud sebagai jaringan transportasi yang radial, maka bentuk perkembangan kenampakan fisik kekotaannya juga akan berbentuk menjadi radial.

Berdasarkan hasil olahan data dari tabel 12 sampai dengan tabel 20 dan hasil observasi maka dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

1. Dinamika perkembangan struktur ruang Kota Tiakur pada kenyataannya belum mencapai sesuai dengan perencanaan (realisasi 35%) karena banyak infrastruktur sebagai pelengkap sebagai penunjang perkembangan kota terutama dari segi ekonomi sosial belum terlihat kemajuan sehingga masih perlu dukungan dari pemerintah pusat, propinsi maupun pihak swasta.
2. Persentasi responden terhadap perkembangan struktur ruang hasilnya 21% sangat setuju, 63% setuju, 16% ragu-ragu, 0% tidak setuju dan 0% sangat tidak setuju. Persentase yang paling tinggi 63% setuju dengan demikian menunjukkan bahwa Kota Tiakur memang sudah melayani kota dan sekitarnya sesuai dengan fungsinya tetapi jumlah sarana dan prasarana penunjang perkembangan kota belum semuanya tersedia, sehingga belum maksimal dalam menjalankan fungsi kotanya.

3. Arahan zonasi untuk sistem jaringan transportasi kegiatan pemanfaatan ruang yang --diperbolehkan bersyarat/terbatas seperti pembatasan terhadap bangunan dengan penetapan Garis Sempadan Bangunan yang terletak di tepi jalan kolektor sekunder dan lokal lainnya dan pembatasan alih fungsi lahan berfungsi budidaya di sepanjang jalan kolektor sekunder dan jalan lokal agar tidak mengurangi fungsi pergerakan. Tetapi kenyataannya berbeda dengan yang tercantum dalam Rencana Tata Ruang Wilayah. Kajian terhadap pola guna lahan untuk jaringan jalan terjadi penyalahgunaan ruang yaitu ruang yang diperuntukan sesuai Garis Sempadan Bangunan dan ruang yang disediakan untuk bangunan pelengkap jalan seperti bahu jalan, drainase, trotoar pada zona pemukiman penduduk terjadi kemsemrawutan hal ini disebabkan karena pemerintah daerah kurang sosialisasi tentang Rencana Tata Ruang Wilayah yang didalamnya terdapat arahan pemanfaatan ruang serta Perda RTRW kepada masyarakat, sehingga orang membangun sembarangan.
4. Belum terbangunnya jaringan jalan lokal pada zona perumahan dan pemukiman penduduk sehingga arus masuk keluar di zona tersebut terhambat karena parkir kendaraan di sebagian badan jalan.

5. Sistem pusat kegiatan dan pelayanan dalam Kota Tiakur intensitas masih dalam tahapan pertumbuhan dan berkembang, sehingga ada peningkatan setiap tahunnya realisasi sesuai rencana yang sudah ditetapkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan.
6. Belum ada perda yang mengatur tentang Izin Mendirikan Bangunan dan perizinan lainnya yang berkaitan dengan pemanfaatan ruang dalam Kota Tiakur terutama syarat-syarat teknis dalam mendirikan suatu bangunan sehingga masyarakat membangun sembarangan.

2. Pembahasan hasil analisis statistik

- a. Variabel tata guna lahan terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Pembahasan analisis X_1Y uji parsial menunjukkan angka koefisien korelasi $r_{X_1Y} = 0,732$ atau 73,2%. Hubungan antar variabel menunjukkan hubungan atau tingkat korelasinya kuat. Angka – angka tersebut dianalisis bahwa variabel tata guna lahan mempunyai hubungan kuat terhadap pusat Ibukota Tiakur. Walaupun hubungannya dikategorikan kuat tetapi masih dipengaruhi oleh variabel yang lain. Sistem aktivitas yang terjadi di Kota Tiakur intensitasnya masih rendah. Hal ini dikarenakan sarana prasarana dasar maupun sosial ekonomi yang tersedia di Kota Tiakur belum semuanya terbangun. Semakin

meningkatnya pertumbuhan jumlah dan kebutuhan penduduk, semakin tinggi pula kebutuhan lahan untuk tempat kegiatan dan tentunya prasarana untuk menunjang dalam memenuhi kebutuhan tersebut. Kota Tiakur dalam taraf tumbuh kembangnya masih berproses dengan kondisi, situasi yang ada, sehingga kedepan pembangunan sesuai rencana yang telah ditetapkan agar perkembangan dapat diantisipasi sedini mungkin dengan penyediaan cadangan lahan, karena struktur ruang kota berubah dengan bertambahnya jumlah kegiatan dan pelayanan .

- b. Pembahasan hasil analisis variabel X2 Jaringan Transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel jaringan transportasi (X2) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel hasil uji parsial menunjukkan koefisien korelasi angka $r_{X_2Y} = 0,754$ atau 75,4% dengan tingkat hubungan yang kuat. Indikator jaringan transportasi antara lain waktu tempuh, biaya, panjang jalan dan kenyamanan mempunyai hubungan kuat terhadap struktur ruang kota. Kendati kedua variabel mempunyai tingkat hubungan yang kuat tetapi ada pengaruh variabel lain juga. Hal ini dikarenakan sistem sarana prasarana seperti jaringan jalan lokal yang belum terbangun dan kondisi jalan yang berlubang-lubang pada jaringan jalan kolektor primer sehingga membutuhkan waktu tempuh yang lama maupun biaya

yang besar dalam melakukan perjalanan. Kemudian kedepan struktur ruang kota berubah dengan bertambahnya pusat –pusat kegiatan maka sistem jaringan transportasi perlu diperbaiki dan diperluas lagi jaringan jalannya.

- c. Pembahasan hasil analisis variabel X3 pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel pergerakan lalu lintas (X3) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel hasil uji parsial koefisien korelasi menunjukkan angka $r_{X_3Y} = 0,743$ atau 74,3%, yang dianalisis mempunyai tingkat hubungan yang kuat. Indikator pergerakan lalu lintas antara lain jumlah penumpang dan jumlah kendaraan belum terlalu berpengaruh karena intensitas bangkitan maupun tarikan untuk pergerakan orang dan barang masih dibatasi oleh besar jumlah pusat kegiatan dan pelayanan yang berada di Kota Tiakur (dapat dilihat pada lampiran Lintas Harian Rata-rata kendaraan). Pola pergerakan manusia hanya pada titik tertentu saja yang dominan seperti zona pendidikan, pemerintahan dan perkantoran, pasar dan terminal, perumahan dan pemukiman. Pergerakan lalu lintas yang terjadi pada jam - jam sibuk pada waktu pagi dan siang hari dimana bangkitan orang bergerak menuju ke tempat kerja, sekolah, pasar, tempat ibadah, rumah sakit dan tarikan kembali ke tempat tinggal. Dengan demikian

aktivitas orang terbatas dengan jumlah sarana prasarana yang -- tersedia.

- d. Pembahasan hasil analisis variabel tata guna lahan dan jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel tata guna lahan (X_1), jaringan transportasi (X_2) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel korelasi hasil uji parsial menunjukkan angka $r_{X_1X_2Y} = 0,792$ atau 79,2% dengan tingkat pengaruh 61,9% (adjusted R square) dan sisanya dipengaruhi oleh variabel yang lain. Angka tersebut dianalisis kedua variabel X_1 dan X_2 mempunyai hubungan yang kuat terhadap Y . Hasil analisis tata guna lahan dan jaringan transportasi mempunyai hubungan yang tinggi terhadap struktur ruang Kota Tiakur. Walaupun nilai persentasi masuk dalam kategori tinggi dan sisanya di pengaruhi oleh faktor lain. Faktor lain yang diprediksi adalah pergerakan lalu lintas juga berpengaruh terhadap struktur ruang kota. Untuk saat ini maupun pada masa mendatang perubahan berpengaruh dengan peningkatan jaringan transportasi istimewa aksesibilitas dan mobilitas seiring dengan peningkatan jumlah sistem aktivitas dalam Kota Tiakur maka struktur ruang kota juga berubah sesuai perkembangannya, karena jaringan transportasi mengikuti perkembangan kota.

- e. Pembahasan hasil analisis variabel jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur:

Variabel jaringan transportasi (X_2) dan pergerakan lalu lintas (X_3) terhadap pusat Ibukota Tiakur lampiran tabel korelasi hasil uji parsial menunjukkan angka $r_{X_2X_3Y} = 0,832$ atau 83,2% artinya hubungan antar variabel mempunyai hubungan yang sangat kuat dengan tingkat pengaruh sebesar 68,6% dan persentasi sisanya dipengaruhi oleh faktor lain. Berdasarkan hasil di atas jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas berpengaruh tinggi terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur. Dengan adanya peningkatan jumlah kegiatan/aktivitas kota maka transportasi juga meningkat baik jaringan jalannya maupun moda angkutan kota. Kota Tiakur saat ini walaupun jumlah kendaraan masih kurang dan pergerakan orang dan barang masih kurang tetapi tahun – tahun kedepan pasti ada peningkatan seiring dengan perkembangan kota.

- f. Pembahasan hasil analisis variabel tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat ibukota Tiakur.

Variabel tata guna lahan (X_1) dan pergerakan lalu lintas (X_3) terhadap pusat Ibukota Tiakur lampiran tabel korelasi hasil uji parsial menunjukkan angka $r_{X_1X_3Y} = 0,825$ atau 82,5% artinya variabel tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas mempunyai

hubungan yang sangat kuat terhadap pusat Ibukota Tiakur, dengan tingkat pengaruh sebesar 67,5% dan persentasi sisanya dipengaruhi oleh faktor yang lain. Tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas berpengaruh tinggi terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur. Tata guna lahan/ sistem aktivitas yang terjadi di Kota Tiakur saling berinteraksi dengan pergerakan lalu lintas. Kalau sistem aktivitas kota meningkat maka meningkat pula pergerakan lalu lintas orang maupun barang sesuai dengan kebutuhan masing - masing orang. Pergerakan lalu lintas saat ini masih tergantung dari jumlah aktivitas kota, sehingga orang yang melakukan aktivitas juga terbatas sesuai sarana prasarana yang tersedia.

- g. Pembahasan hasil analisis variabel tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur.

Variabel tata guna lahan (X_1), jaringan transportasi (X_2) dan pergerakan lalu lintas (X_3) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y) lampiran tabel regresi berganda hasil uji simultan menunjukkan angka $r_{X_1X_2X_3Y} = 0,848$ dengan tingkat pengaruh sebesar 71% (adjusted R square) dan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain. Signifikan F change = 0,00. F change $\leq 0,05$. Untuk menguji

signifikansi dengan membandingkan F hitung dengan F tabel. Dari tabel distribusi F tabel = 3,09 uji dengan rumus :

$$F_{hit} = \frac{R^2(n-m-1)}{m.(1-R^2)} = \frac{0,71^2(98-2-1)}{2(1-0,71^2)} = 48,39$$

Kaidah pengujian signifikansi :

$F_{hit} \geq F_{tab} = H_0$ ditolak , signifikan

$F_{hit} \leq F_{tab} = H_0$ diterima, tidak signifikan.

F tabel = F { (1- α)(dk pembilang = m), (dk penyebut = n-m-1)

F tabel = F { (1- 0,05)(dk pembilang = 2),(dk penyebut = 98- 2-1)

F tabel = F { (0,95) (2) (95)

F tabel = 3,09

Karena $F_{hit} \geq F_{tab}$ atau $48,39 > 3,09$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas berhubungan secara simultan dan signifikan terhadap pusat Ibukota Tiakur. Koefisien determinasi antara 3 (tiga) variabel tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas yang diuji secara simultan berpengaruh tinggi terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur.

Secara keseluruhan hasil analisis regresi berganda yang diuji secara parsial maupun simultan variabel tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas tidak bisa berdiri

sendiri atau dipisahkan satu dengan yang lainnya karena saling ketergantungan antara satu dengan lain. Pada prinsipnya sistem aktivitas saling berinteraksi dengan sistem transportasi karena sistem aktivitas meningkat maka dengan sendirinya sistem transportasi meningkat. Untuk saat ini sistem aktivitas (tata guna lahan) Kota Tiakur belum terlihat begitu ada peningkatan yang menonjol tetapi tahun-tahun kedepan pasti ada perubahan seiring dengan meningkatnya aktivitas masyarakat Kota Tiakur dan sekitarnya. Perencanaan sistem transportasi di Kota Tiakur dalam menyediakan fasilitas untuk pergerakan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau berbagai pemanfaatan lahan dan penggunaan lahan menjamin adanya keseimbangan yang efisien antara aktivitas guna lahan dengan kemampuan transportasi yang ada untuk mewujudkan sistem pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah, handal sesuai dengan lingkungan di Kota Tiakur.

Jaringan jalan secara hierarki sesuai fungsinya yang direncanakan dan dilaksanakan sesuai secara tepat akan merupakan pengatur lalu lintas yang baik. Untuk moda transportasi yang dipergunakan sebagai sarana pergerakan orang dan barang seperti bus damri sangat bagus perlu ditambah armada busnya dengan demikian orang dalam melakukan perjalanan tidak membutuhkan waktu lama



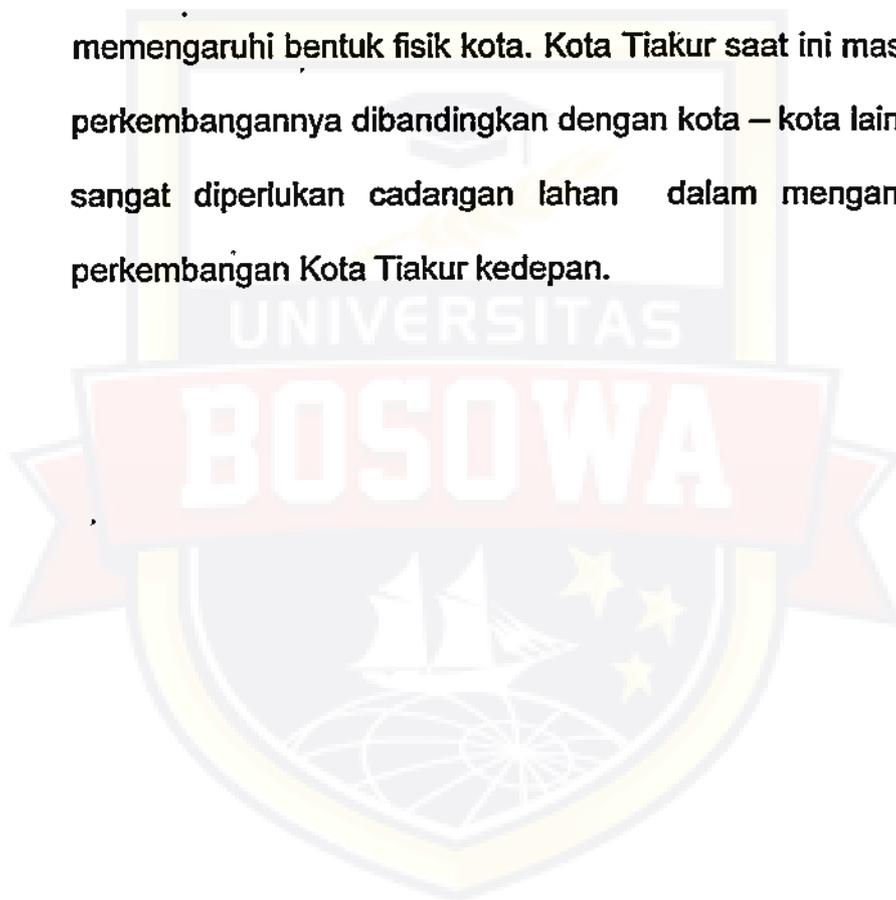
menunggu angkutan kota. Karena peningkatan jumlah sarana angkutan harus disesuaikan dengan kapasitas jalan tersedia saat ini Kota Tiakur belum merasakan dampak dari kemacetan dan masalah – masalah lain seperti yang terjadi di kota – kota lainnya di Indonesia dengan demikian harus diantisipasi sedini mungkin perkembangan pada masa yang akan datang, sehingga orang dalam melakukan perjalanan aksesibilitas dan mobilitas yang tersedia selalu memberikan kenyamanan bagi penggunaanya karena kondisi keseimbangan jaringan jalan.

E. Bentuk pengaruh sistem jaringan jalan terhadap struktur ruang kota

Bentuk pengaruh sistem jaringan jalan terhadap struktur ruang kota dapat berupa :

- a. Perubahan jumlah atau peningkatan jumlah sistem kegiatan dengan penambahan pusat kegiatan selain pusat utama Kota Tiakur untuk mengimbangi intensitas guna lahan yang tersedia, maka perlu menambahkan atau membuka jaringan jalan baru, hal itu pasti terjadi seiring perkembangan Kota Tiakur.
- b. Struktur ruang kota dapat berubah seiring dengan bertambahnya jumlah sistem aktivitas seperti lapangan pekerjaan, penambahan jumlah penduduk memerlukan lahan untuk tempat tinggal, bekerja, dan lain-lain. Jaringan

transportasi dan pergerakan lalu lintas saling berinteraksi dan saling memengaruhi atau hubungan sebab akibat dimana orang dapat bergerak ke mana saja memerlukan transportasi dalam mencapai tujuannya. Demikian pula pola jaringan jalan memengaruhi perkembangan tata guna lahan dan memengaruhi bentuk fisik kota. Kota Tiakur saat ini masih jauh perkembangannya dibandingkan dengan kota – kota lain, tetapi sangat diperlukan cadangan lahan dalam mengantisipasi perkembangan Kota Tiakur kedepan.



BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

A. Kesimpulan

Bertolak dari hasil dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Perkembangan sistem pusat dan pelayanan di Kota Tiakur secara keseluruhan belum mencapai hasil yang diharapkan sesuai dengan perencanaan. Fungsi primer maupun sekunder Kota Tiakur belum mencapai hasil signifikan sesuai fungsinya karena banyak infrastruktur sebagai penunjang perkembangan kota belum terealisasi.

Pusat kegiatan dan pelayanan dalam Kota Tiakur yang dilalui transportasi mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah – daerah yang berada diantara jalur – jalur transportasi membuktikan teori poros berlaku bagi Kota Tiakur.

2. Hasil analisis tata guna lahan, jaringan transportasi dan pergerakan lalu lintas yang diuji secara parsial maupun simultan hasilnya signifikan terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur. Sistem jaringan jalan berpengaruh tinggi terhadap pembentukan struktur ruang Kota Tiakur. Walaupun masih dalam kategori pengaruhnya tinggi tapi seiring dengan waktu bertambahnya jumlah sistem kegiatan dan pelayanan

dalam Kota Tiakur maka pengaruh sistem transportasi meningkat. Pola jaringan jalan dapat mempengaruhi perkembangan tata guna lahan dan bentuk fisik kota, interkoneksi sistem jaringan jalan arteri primer, kolektor primer, kolektor sekunder dan lokal yang direncanakan dan dibangun secara tepat akan merupakan pengatur lalu lintas yang baik.

B. Rekomendasi

Rekomendasi yang dapat diberikan kepada pemerintah daerah Kabupaten Maluku Barat Daya yaitu :

1. Diharapkan pelaksanaan pembangunan sesuai dengan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan maupun Rencana Tata Ruang Wilayah, kota siap menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya berbagai persoalan agar kota menjadi suatu tempat kehidupan yang layak dan Kota Tiakur dapat menjadi contoh bagi kota – kota lainnya di Indonesia.
2. Bagi Satuan Kerja Perangkat Daerah sebagai dinas teknis harus hilangkan rasa ego sektoral dalam pelaksanaan pembangunan Kota Tiakur agar perkembangan kota sesuai dengan yang menjadi harapan bersama seluruh masyarakat di Kabupaten Maluku Barat Daya dan diperlukan sosialisasi penataan ruang kepada masyarakat supaya tidak terjadi penyalahgunaan ruang.

Hasil uji statistik variabel pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur

Correlations

		Pst ibukota Tiakur	Pergerakan Lalin
Pst Ibukota Tiakur	Pearson Correlation	1	,743**
	Sig. (2-tailed)	.	,000
	N	98	98
Pergerakan Lalin	Pearson Correlation	,743**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	98	98

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil uji statistik variabel tata guna lahan dan jaringan transportasi terhadap pusat Ibukota Tiakur

Correlations

		Pst ibukota Tiakur	Tata guna lahan	Jaringan Transportasi
Pst ibukota Tiakur	Pearson Correlation	1	,732**	,754**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	N	98	98	98
Tata guna lahan	Pearson Correlation	,732**	1	,763**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	N	98	98	98
Jaringan Transportasi	Pearson Correlation	,754**	,763**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	N	98	98	98

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil uji statistik variabel tata guna lahan dan pergerakan lalu lintas terhadap pusat Ibukota Tiakur

Correlations

		Pst ibukota Tiakur	Tata guna lahan	Pergerakan Lalin
Pst ibukota Tiakur	Pearson Correlation	1	,732**	,743**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000
	N	98	98	98
Tata guna lahan	Pearson Correlation	,732**	1	,596**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000
	N	98	98	98
Pergerakan Lalin	Pearson Correlation	,743**	,596**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	
	N	98	98	98

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,825 ^a	,681	,675	1,68071	,681	101,574	2	95	,000

predictors: (Constant), Pergerakan Lalin, Tata guna lahan

Hasil uji regresi berganda variabel tata guna lahan (X1), jaringan transportasi (X2) dan pergerakan lalu lintas (X3) terhadap pusat Ibukota Tiakur (Y).

Regression

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,848 ^a	,718	,709	1,58850	,718	79,923	3	94	,000

a. Predictors: (Constant), Pergerakan lalin, Tata guna lahan, Jaringan transportasi

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	605,012	3	201,671	79,923	,000 ^b
	Residual	237,193	94	2,523		
	Total	842,204	97			

a. Dependent Variable: Pst Ibukota Tiakur

b. Predictors: (Constant), Pergerakan lalin, Tata guna lahan, Jaringan transportasi

TABULASI RESPONDEN TERHADAP TATA GUNA LAHAN

Responden	Pernyataan dan pertanyaan					Σ
	17	18	19	LK	LL	
1	0	1	2	5	5	13
2	0	1	0	5	5	11
3	1	1	1	5	5	13
4	1	2	0	5	5	13
5	0	2	1	4	3	10
6	0	1	2	5	5	13
7	0	1	2	5	5	13
8	0	1	1	5	5	12
9	2	2	1	5	5	15
10	0	2	1	5	5	13
11	0	1	0	5	5	11
12	0	2	2	5	5	14
13	1	3	1	3	5	13
14	1	2	2	4	3	12
15	0	2	2	4	2	10
16	0	1	0	4	4	9
17	0	2	1	5	5	13
18	0	3	1	4	3	11
19	0	2	0	4	5	11
20	0	0	1	5	5	11
21	0	1	0	5	5	11
22	1	2	1	5	5	14
23	1	2	0	5	5	13
24	0	2	1	4	5	12
25	0	1	1	5	5	12
26	1	2	0	5	5	13
27	1	1	0	4	4	10
28	1	1	1	5	5	13
29	0	1	0	5	5	11
30	0	2	1	5	5	13
31	2	0	0	5	5	12
32	0	2	1	5	5	13
33	2	2	2	5	5	16
34	0	2	1	5	5	12
35	1	2	2	5	5	15
36	0	2	2	5	5	14
37	0	2	1	5	5	13
38	0	0	0	4	5	9
39	0	1	1	3	5	10

40	0	1	0	5	5	11
41	0	2	1	5	5	13
42	0	1	1	4	5	11
43	0	1	2	5	5	13
44	0	2	1	5	5	13
45	2	1	1	5	5	14
46	2	2	2	5	5	16
47	1	2	2	5	5	15
48	0	1	1	4	5	11
49	0	2	1	5	5	13
50	0	0	0	4	4	8
51	0	2	2	5	5	14
52	1	2	2	5	5	15
53	0	1	1	3	4	9
54	0	1	1	5	5	12
55	0	2	2	4	5	13
56	0	0	0	3	5	8
57	0	1	0	2	5	8
58	0	1	0	3	5	9
59	1	2	2	5	5	15
60	2	1	2	5	5	15
61	0	1	1	5	5	12
62	0	2	2	5	5	14
63	0	1	0	4	4	9
64	0	1	2	5	5	13
65	0	1	1	3	5	10
66	0	2	1	5	5	13
67	0	1	0	3	5	9
68	0	2	1	5	5	13
69	0	2	0	3	4	9
70	0	2	2	5	5	14
71	0	2	1	5	5	13
72	0	0	1	3	5	9
73	1	2	0	5	5	13
74	0	1	0	4	5	10
75	1	2	2	5	5	15
76	0	1	1	4	5	11
77	0	1	1	4	5	11
78	0	1	1	5	4	11
79	1	2	1	5	5	14
80	0	0	0	5	5	10
81	0	0	1	5	5	11
82	0	2	2	5	5	14



83	0	1	0	4	5	10
84	0	0	1	5	5	11
85	0	2	0	3	5	10
86	2	2	2	5	5	16
87	0	1	0	3	5	9
88	0	1	0	4	5	10
89	0	1	0	4	4	9
90	1	2	1	5	4	13
91	0	1	0	4	4	9
92	0	1	1	3	5	10
93	0	1	1	5	5	12
94	0	1	0	4	5	10
95	0	1	0	4	5	10
96	1	2	0	5	5	13
97	0	2	0	5	5	12
98	0	1	1	4	4	10
Σ	32	137	88	440	468	1165

Keterangan : LK = Lapangan Kerja

LL = Luas Lahan

Catatan : - Untuk lapangan kerja berdasarkan pekerjaan dan besar penghasilan dengan kategori angka :

5 = Rp. >3.000.000 ke atas 2 = Rp.500.000-999.000

4 = Rp.2.000.000-3.000.000 1 = Rp.< 500.000

3 = Rp. 1.000.000-1.999.000

- Untuk luas lahan (tempat kerja/kantor dan parkir) dengan kategori angka :

5 = > 500 m² 4 = 101-500 m² 3 = 51-100 m²

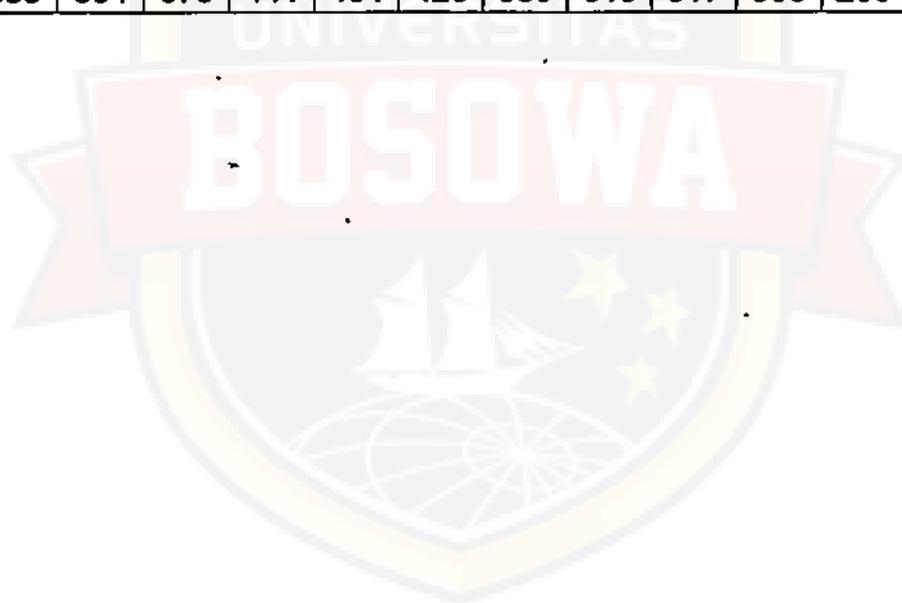
2 = 26-50 m² 1 = < 25 m²

TABULASI RESPONDEN TERHADAP JARINGAN TRANSPORTASI

Responden	Pernyataan dan pertanyaan											Σ
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1	5	5	5	4	4	4	5	3	4	4	2	45
2	4	3	5	5	5	5	3	3	3	4	2	42
3	4	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	44
4	4	4	5	5	5	5	4	3	3	2	2	42
5	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	40
6	5	4	4	5	5	5	4	3	4	3	3	45
7	5	4	5	5	5	5	4	4	3	4	3	47
8	5	5	5	4	4	4	3	3	4	3	2	43
9	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	3	48
10	5	5	4	5	5	5	3	3	4	3	3	45
11	5	3	5	5	5	5	3	1	3	2	2	39
12	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	2	44
13	4	3	5	4	5	5	4	4	3	3	1	41
14	3	2	3	3	5	5	5	4	4	3	3	40
15	3	2	3	5	5	5	4	3	3	4	4	41
16	3	4	3	3	5	3	4	4	3	3	2	37
17	5	3	4	5	5	5	5	5	4	4	3	48
18	5	3	4	5	5	5	1	3	2	3	3	39
19	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	45
20	5	5	5	2	5	2	3	3	2	1	3	36
21	4	4	4	2	5	2	3	3	4	3	2	36
22	5	4	4	5	5	5	4	4	4	3	4	47
23	4	4	4	5	5	5	3	4	3	2	3	42
24	5	4	4	5	5	5	3	3	4	4	3	45
25	4	4	5	5	5	5	3	3	3	3	3	43
26	4	3	5	5	5	5	5	4	4	4	3	47
27	5	5	5	2	4	3	3	2	3	2	3	37
28	5	4	4	5	5	5	2	3	3	3	3	42
29	2	4	3	4	5	4	3	3	4	4	3	38
30	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	46
31	5	5	2	5	5	5	4	4	4	3	3	45
32	3	4	5	5	5	2	4	5	4	4	3	44
33	5	4	3	5	5	5	5	4	5	4	3	48
34	4	3	3	3	5	2	4	4	5	5	2	40
35	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	3	48
36	3	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	46
37	3	3	4	3	5	4	5	3	5	5	2	42
38	2	3	2	4	4	4	4	4	3	4	2	36
39	5	4	4	5	5	5	2	3	3	3	3	42

40	5	5	5	5	5	5	3	3	3	1	2	42
41	4	4	4	5	5	5	4	3	2	2	3	41
42	4	4	4	5	5	5	2	3	2	3	3	40
43	4	4	4	5	5	4	3	4	3	4	3	43
44	5	5	5	5	5	4	3	2	2	2	3	41
45	5	5	5	5	5	5	4	2	2	2	2	42
46	3	5	5	5	5	5	3	4	4	4	3	46
47	4	5	5	5	5	5	5	4	3	4	3	48
48	4	4	3	5	4	3	3	3	4	3	2	38
49	3	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	46
50	4	3	3	3	5	1	3	4	4	4	2	36
51	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	38
52	5	4	5	5	5	5	4	4	4	4	3	48
53	3	3	3	4	5	4	4	4	2	3	1	36
54	4	4	3	5	5	5	3	4	4	3	3	43
55	3	2	4	5	4	5	4	4	4	4	3	42
56	4	3	3	5	5	4	3	4	3	3	2	39
57	4	4	3	5	5	4	2	3	4	3	2	39
58	3	3	3	4	5	4	3	3	3	3	3	37
59	5	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	44
60	5	3	4	5	4	5	5	4	4	4	3	46
61	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	39
62	5	5	4	4	5	5	4	4	3	4	3	46
63	2	2	2	4	5	5	4	3	3	2	2	34
64	5	3	4	4	5	4	3	3	2	3	2	38
65	5	4	4	4	4	4	2	2	3	2	2	36
66	5	4	4	5	5	5	1	3	3	2	4	41
67	1	1	2	5	5	5	2	3	3	3	3	33
68	4	4	4	4	4	4	3	2	2	3	3	37
69	3	3	4	5	5	5	4	3	2	2	3	39
70	5	3	5	4	5	5	4	4	4	5	3	47
71	4	4	3	4	5	5	4	5	4	4	3	45
72	1	2	1	5	5	5	2	3	3	4	3	34
73	2	2	3	4	4	4	4	4	4	3	3	37
74	3	3	3	5	5	5	3	2	2	2	3	36
75	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	3	47
76	5	5	5	5	5	4	3	3	3	2	2	42
77	3	4	3	4	4	4	1	2	3	2	2	32
78	2	3	4	5	5	5	2	3	3	2	2	36
79	5	4	4	5	5	5	4	3	4	4	3	46
80	3	3	2	5	5	5	3	2	3	3	2	36
81	4	4	4	5	5	2	2	2	3	2	3	35
82	4	5	4	5	5	4	4	4	4	3	3	45

83	3	3	5	5	5	3	2	3	3	4	3	39
84	5	5	4	5	5	2	3	2	2	2	2	37
85	4	4	4	3	4	4	2	2	3	3	3	36
86	5	4	5	5	4	4	5	4	4	4	3	47
87	2	2	2	5	5	5	3	1	2	2	2	31
88	4	4	2	3	5	3	4	3	3	4	3	38
89	3	3	3	4	4	4	4	2	3	2	2	34
90	3	4	3	5	4	4	4	3	2	3	2	37
91	4	3	3	5	4	4	3	2	2	2	2	34
92	4	3	3	5	5	5	3	2	2	2	3	37
93	3	4	3	5	4	4	4	3	3	3	3	38
94	5	4	4	5	5	4	2	1	1	2	2	35
95	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	2	36
96	4	3	2	5	5	5	5	2	2	2	2	36
97	3	2	1	4	5	5	3	3	3	4	2	35
98	2	3	3	5	4	4	4	3	3	3	3	37
Σ	385	364	370	441	464	425	339	315	317	308	260	3988



TABULASI RESPONDEN TERHADAP PERGERAKAN LALU LINTAS

Responden	Form Lalu Lintas		Σ
	JP	JK	
1	13	3	16
2	14	2	16
3	17	3	20
4	16	2	18
5	11	2	13
6	19	3	22
7	20	4	24
8	20	2	22
9	26	2	28
10	21	3	24
11	12	2	14
12	16	2	18
13	19	3	22
14	20	2	22
15	16	3	19
16	16	2	18
17	15	3	18
18	12	2	14
19	15	2	17
20	8	3	11
21	12	2	14
22	15	3	18
23	8	2	10
24	11	4	15
25	11	2	13
26	18	3	21
27	9	2	11
28	18	2	20
29	8	2	10
30	15	3	18
31	18	2	20
32	17	3	20
33	21	4	25
34	17	3	20
35	21	3	24
36	20	4	24
37	18	2	20
38	14	3	17
39	16	3	19

40	17	2	19
41	17	3	20
42	15	3	18
43	12	4	16
44	13	2	15
45	18	4	22
46	19	3	22
47	22	4	26
48	18	2	20
49	12	3	15
50	16	3	19
51	18	4	22
52	21	3	24
53	16	2	18
54	15	4	19
55	16	4	20
56	12	2	14
57	12	3	15
58	16	2	18
59	17	4	21
60	17	3	20
61	16	4	20
62	18	4	22
63	11	3	14
64	15	2	17
65	14	2	16
66	12	4	16
67	10	2	12
68	17	4	21
69	16	3	19
70	19	2	21
71	16	4	20
72	8	4	12
73	16	3	19
74	16	2	18
75	17	4	21
76	12	2	14
77	16	2	18
78	12	4	16
79	22	2	24
80	16	4	20
81	10	2	12
82	15	3	18
83	15	2	17

84	13	4	17
85	13	2	15
86	18	4	22
87	15	2	17
88	14	3	17
89	11	2	13
90	8	4	12
91	7	4	11
92	10	2	12
93	16	3	19
94	9	2	11
95	11	2	13
96	9	2	11
97	12	4	15
98	7	3	10
Σ	1464	277	1741

Catatan : Hasil tabulasi responden berasal dari Lintas Harian Rata-rata (LHR) kendaraan dan jumlah penumpang yang di amati pada jam – jam 06.00- 18.00 Wit.

Kuesioner survey Asal dan Tujuan untuk mobil penumpang

1. Apa maksud perjalanan saudara?
 - Bekerja
 - Antar penumpang
 - Rumah
 - Lain-lain(sebutkan)
 - Sekolah
2. Berapa jumlah penumpang dalam kendaraan yang saudara tumpangi (termasuk sopir)?
 - 4 – 6 orang
 - 16-20 orang
 - 7- 10 orang
 - > 20 orang
 - 11- 15 orang
3. Dari manakah asal perjalanan saudara sekarang?
 - Kaiwatu
 - Tempat kerja
 - Wakarley
 - Sekolah
 - Perumahan/permukiman
 - Lain-lain(sebutkan)
4. Ke manakah tujuan saudara sekarang?
 - Kaiwatu
 - Tempat kerja
 - Wakarley
 - Sekolah
 - Perumahan/permukiman
 - Lain-lain(sebutkan)
5. Rute manakah yang biasanya anda lalui? Tuliskan
Mengapa anda memilih rute tersebut apa yang sebabnya?
 - Biaya
 - Waktu
 - Jarak
 - Lain-lain (sebutkan)

Kuesioner survey Asal dan Tujuan

Untuk mobil pribadi

1. Apa maksud perjalanan saudara?
 - Bekerja
 - Antar penumpang
 - Rumah
 - Lain-lain(sebutkan)
 - Sekolah
2. Berapa jumlah penumpang dalam kendaraan saudara (termasuk sopir)?
 - 1 orang
 - 4 - 5 orang
 - 2- 3 orang
 - > 6 orang
3. Dari manakah asal perjalanan saudara sekarang?
 - Kaiwatu
 - Tempat kerja
 - Wakarley
 - Sekolah
 - Perumahan/permukiman
 - Lain-lain(sebutkan)
4. Ke manakah tujuan saudara sekarang?
 - Kaiwatu
 - Tempat kerja
 - Wakarley
 - Sekolah
 - Perumahan/permukiman
 - Lain-lain(sebutkan)
5. Rute manakah yang biasanya anda lalui? Tuliskan
Mengapa anda memilih rute tersebut apa yang sebabnya?
 - Biaya
 - Waktu
 - Jarak
 - Lain-lain (sebutkan)



**Kuesioner survey Asal dan Tujuan
untuk kendaraan roda dua**

1. Apa maksud perjalanan saudara?

- Bekerja
- Antar penumpang
- Rumah
- Lain-lain(sebutkan)
- Sekolah

2. Berapa jumlah orang yang anda boncengi (termasuk pengendara)?

- 1 orang
- 2 orang
- 3 orang

3. Dari manakah asal perjalanan saudara sekarang?

- Kaiwatu
- Tempat kerja
- Wakarley
- Sekolah
- Perumahan/pemukiman
- Lain-lain(sebutkan)

4. Ke manakah tujuan saudara sekarang?

- Kaiwatu
- Tempat kerja
- Wakarley
- Sekolah
- Perumahan/pemukiman
- Lain-lain(sebutkan)

5. Rute manakah yang biasanya anda lalui? Tuliskan

Mengapa anda memilih rute tersebut apa yang sebabnya?

- Biaya
- Waktu
- Jarak
- Lain-lain (sebutkan)

Kuesioner survey Asal dan Tujuan

Untuk angkutan lainnya (Pick up, Truck, Dump truck, mobil tangki dan lain-lain)

1. Apa maksud perjalanan saudara?

- Toko
- Pasar
- Gudang
- Terminal
- Lain-lain(sebutkan)

2. Dari manakah asal perjalanan saudara sekarang?

- Kaiwatu
- Wakarley
- Perumahan/permukiman
- Tempat kerja
- Lain-lain(sebutkan)

3. Ke manakah tujuan saudara sekarang?

- Kaiwatu
- Wakarley
- Perumahan/permukiman
- Tempat kerja
- Lain-lain(sebutkan)

4. Rute manakah yang biasanya anda lalui? Tuliskan
Mengapa anda memilih rute tersebut apa yang sebabnya?

- Biaya
- Jarak
- Waktu
- Lain-lain (sebutkan)

Kode Respoden

--	--

IDENTITAS RESPONDEN

Nama :

Jenis Kelamin : Laki-Laki Perempuan

Agama : Islam Protestan Katholik Hindu Budha

Umur : 10-17 thn 18- 35 thn 36-45 thn
 46-60 thn 60 thn ke atas

Pendidikan : SD SMP SMA/SMK Diploma S1 S2

Pekerjaan : PNS Swasta Petani Buruh Lain-lain

Penghasilan : ≤ 500.000/bln 500.000-1.500.000/bln
 1. 600.000-3.500.000/bln
 3.600.000- 5.000.000/bln
 5.000.000/bln keatas

PERTANYAAN !!

Bapak/Ibu/Saudara/Saudari dimohon untuk menjawab pertanyaan atau pernyataan di bawah ini dengan memberikan tanda centang (√) pada kolom jawaban yang telah tersedia.

1. Menurut pendapat anda Kota Tiakur sebagai pusat pelayanan sudah melayani kota dan wilayah sekitarnya ?
 - Sangat setuju
 - Setuju
 - Ragu-ragu
 - Tidak setuju
 - Sangat tidak setuju

2. Kota Tiakur letaknya sudah strategis bagaimana pendapat anda ?
- Sangat setuju
 - Tidak setuju
 - Setuju
 - Sangat tidak setuju
 - Ragu-ragu
3. Sarana Kota Tiakur yang tersedia sekarang ini pada pusat-pusat kegiatan sudah memenuhi syarat untuk sebagai kota.
- Sangat setuju
 - Tidak setuju
 - Setuju
 - Sangat tidak setuju
 - Ragu-ragu
4. Prasarana Kota Tiakur yang tersedia sekarang ini pada pusat-pusat kegiatan sudah memenuhi syarat untuk sebagai suatu kota.
- Sangat setuju
 - Tidak setuju
 - Setuju
 - Sangat tidak setuju
 - Ragu-ragu
5. Bagaimana pendapat anda apakah jumlah penduduk Kota Tiakur sekarang ini sudah dikategorikan sebagai suatu kota ?
- Sangat setuju
 - Tidak setuju
 - Setuju
 - Sangat tidak setuju
 - Ragu-ragu
6. Berapa lama anda melakukan perjalanan dari rumah ke tempat kerja/kantor dan pulang kerja ke rumah?
- 1- 5 menit
 - 31-60 menit
 - 6- 15 menit
 - 1 jam – ke atas
 - 16-30 menit
7. Berapa lama anak anda melakukan perjalanan dari rumah ke sekolah dan pulang sekolah sampai tiba di rumah?
- 1- 5 menit
 - 31-60 menit
 - 6- 15 menit
 - 1 jam – ke atas
 - 16-30 menit
8. Berapa lama bapak/ibu melakukan perjalanan dari rumah ke pasar/ tempat berbelanja dan pulang dari pasar/tempat berbelanja sampai tiba di rumah?
- 1- 5 menit.
 - 31-60 menit
 - 6- 15 menit
 - 1 jam – ke atas
 - 16-30 menit
9. Berapa biaya yang biasanya/rutin anda keluarkan dalam melakukan perjalanan dari rumah ke tempat kerja/kantor dan pulang kerja ke rumah?
- Rp. 5.000- 10.000/hari
 - Rp. 50.000-100.000/hari
 - Rp. 11.000-25.000/hari
 - Rp.101.000 – ke atas/hari
 - Rp. 26.000-50.000/hari

10. Berapa biaya yang biasanya/rutin anda keluarkan dalam melakukan perjalanan dari rumah ke sekolah dan pulang sekolah ke rumah ?
- Rp. 5.000- 10.000/hari
 - Rp. 11.000-25.000/hari
 - Rp. 26.000-50.000/hari
 - Rp. 50.000-100.000/hari
 - Rp.101.000 – ke atas/hari
11. Berapa biaya yang biasanya/rutin anda keluarkan dalam melakukan perjalanan dari rumah ke pasar dan kembali dari pasar ke rumah?
- Rp. 5.000- 10.000/hari
 - Rp. 11.000-25.000/hari
 - Rp. 26.000-50.000/hari
 - Rp. 50.000-100.000/hari
 - Rp.101.000 – ke atas/hari
12. Berapa biaya yang biasanya anda keluarkan dalam melakukan perjalanan dari Kaiwatu ke Wakarley atau sebaliknya?
- Rp. 5.000- 10.000/hari
 - Rp. 11.000-25.000/hari
 - Rp. 26.000-50.000/hari
 - Rp. 50.000-100.000/hari
 - Rp.101.000 – ke atas/hari
13. Berapa jarak yang anda lalui antara rumah ke tempat kerja/kantor?
- < 100 meter
 - 100 - 500 meter
 - 500 - 1000 meter
 - 1 km – 3 km
 - .> 3 km
14. Berapa jarak yang anda lalui antara rumah ke sekolah yang berada di Kota Tiakur?
- < 100 meter
 - 100 - 500 meter
 - 500 - 1000 meter
 - 1 km – 3 km
 - .> 3 km
15. Berapa jarak yang anda lalui antara rumah ke pasar Tiakur?
- < 100 meter
 - 100 - 500 meter
 - 500 - 1000 meter
 - 1 km – 3 km
 - .> 3 km
16. Bagaimana kondisi jalan yang biasanya anda lalui?
- Sangat baik
 - Baik
 - Tidak baik
 - Sangat tidak baik

17. Berapa jumlah mobil yang anda miliki ?

- > Tiga
- Tiga
- Dua

- Satu
- Tidak punya

18. Berapa jumlah sepeda motor yang anda miliki ?

- > Tiga
- Tiga
- Dua

- Satu
- Tidak punya

19. Berapa jumlah kendaraan tidak bermotor (sepeda) yang anda miliki ?

- > Tiga
- Tiga
- Dua

- Satu
- Tidak punya



TABEL KONDISI ARUS LALU LINTAS

Nama jalan :

Arah pencacahan : 2 arah

No.	Waktu periode	Sepeda Motor (MC)	Kendaraan Ringan	Kendaraan Berat	Kendaraan tidak bermotor	Jumlah kendaraan
1.	06.00-06.15	1	-	-	-	1
2.	06.15-06.30	3	2	-	-	5
3.	06.30-06.45	2	2	-	-	4
4.	06.45-07.00	2	1	-	1	4
5.	07.00-07.15	4	4	-	-	8
6.	07.15-07.30	6	2	-	-	8
7.	07.30-07.45	4	2	-	-	6
8.	07.45-08.00	7	3	-	-	10
9.	08.00-08.15	9	2	-	-	11
10	08.15-08.30	6	1	-	-	7
11	08.45-09.00	8	2	-	-	10
12	09.00-09.15	7	1	-	-	8

13	09.15-09.30	3	2	-	-	5
14	09.45-10.00	1	4	-	-	5
15	09.45-10.00	2	1	-	-	3
16	10.00-10.15	1	-	-	-	1
17	10.15-10.30	3	2	-	-	5
18	10.30-10.45	2	-	-	-	2
19	10.45-11.00	1	2	-	-	3
20	11.00-11.15	4	2	-	-	6
21	11.15-11.30	6	1	-	-	7
22	11.30-11.45	4	1	-	-	5
23	11.45-12.00	6	3	-	-	9
24	12.00-12.15	7	2	-	-	9
25	12.15-12.30	4	3	-	1	8
26	12.30-12.45	5	2	-	-	7
27	12.45-13.00	6	2	-	-	8
28	13.00-13.15	3	4	-	-	7
29	13.15-13.30	5	4	-	-	9
30	13.45-14.00	8	3	-	-	11

31	14.00-14.15	8:	2	-	-	10
32	14.15-14.30	10	2	-	-	12
33	14.45-15.00	5:	5	-	-	10
34	15.00-15.15	4:	4	-	-	8
35	15.15-15.30	2:	3	-	-	5
36	15.30-15.45	3:	2	-	-	5
37	15.45-16.00	3	1	-	-	4
38	16.00-16.15	2	3	-	-	5
39	16.15-16.30	2	2	-	-	4
40	16.30-16.45	2	1	-	-	3
41	16.45-17.00	1	2	-	-	3
42	17.00-17.15	2	2	-	-	4
43	17.15-17.30	1	3	-	-	4
44	17.30-17.45	2	2	-	1	5
45	17.45-18.00	2	2	-	-	4

TABEL KONDISI ARUS LALU LINTAS

No.	Nama ruas jalan	Waktu pengamatan	Sepeda Motor (MC)	Kendaraan Ringan	Kendaraan Berat	Kendaraan tidak bermotor	Jumlah kendaraan
1.	Arteri primer 1		34	15	-	-	49
2.	Arteri primer 2		20	18	-	-	38
3.	Kolektor sekunder 1		21	13	-	-	34
4.	Kolektor sekunder 2	06.00- 18.00 Wit	24	10	-	-	34
5.	Kolektor sekunder 3		32	12	-	3	44
6.	Kolektor primer 1		20	12	-	-	32
7.	Kolektor primer 2		27	16	-	-	43