

TESIS

**Interaksi Antar Kawasan Pusat Bisnis dan Tingkat Pelayanan
Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba**

*Inter-Boundary Interaction Business Center and Level of Service Section Road
Dr Sam Ratulangi in Bulukumba City*



ASDAR SALAM
MPW4514033

PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA
MAKASSAR
2018

TESIS

**Interaksi Antar Kawasan Pusat Bisnis dan Tingkat Pelayanan
Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba**

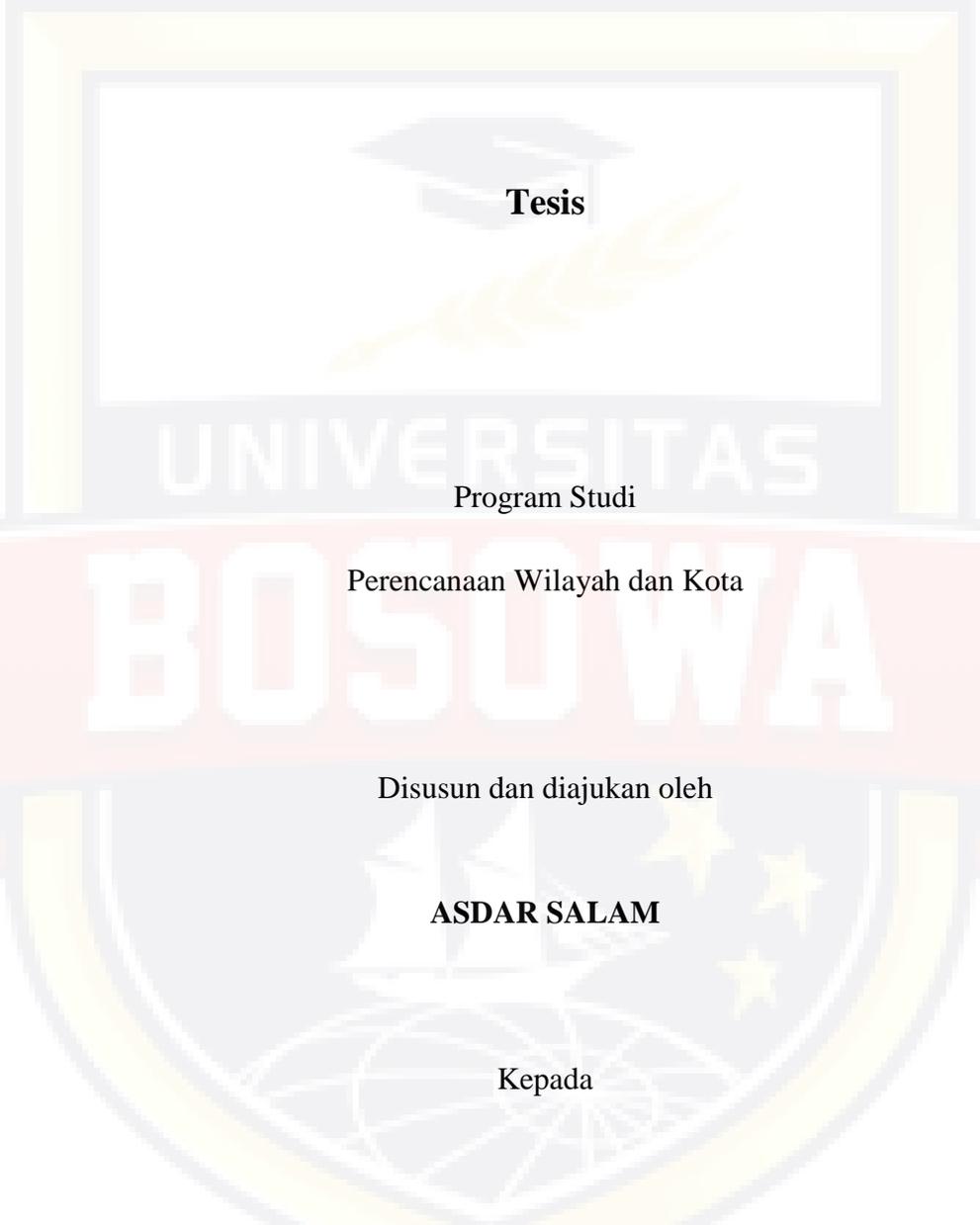
*Inter-Boundary Interaction Business Center and Level of Service Section
Road
Dr Sam Ratulangi in Bulukumba City*



**ASDAR SALAM
MPW4514033**

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA
MAKASSAR**

2018
INTERAKSI ANTAR KAWASAN PUSAT BISNIS DAN TINGKAT
PELAYANAN RUAS JALAN Dr. SAM RATULANGI
DI KOTA BULUKUMBA



Tesis

UNIVERSITAS
Program Studi

Perencanaan Wilayah dan Kota

BOSOWA

Disusun dan diajukan oleh

ASDAR SALAM

Kepada

PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2018

HALAMAN PENGESAHAN

Judul : Interaksi Antar Kawasan Pusat Bisnis dan Tingkat Pelayanan
Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba
Nama Mahasiswa : ASDAR SALAM
NIM : MPW 4514033
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyetujui
Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II

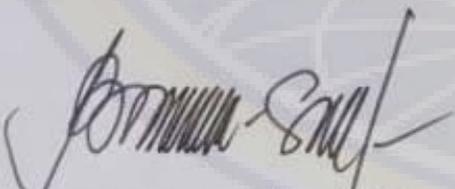

Dr. Ir. Murshal Manaf, MT.

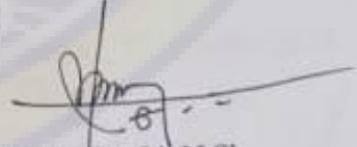

Dr. Ir. Agus Salim, MT.

Mengetahui:

Direktur PPs Universitas Bosowa,

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota,


Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si
NIDN: 09 31 01 74 02


Dr. Ir. Syafri, M.Si.
NIDN: 09 05 07 68 04

HALAMAN PENERIMAAN

Pada hari/Tanggal : Jumat 12 Oktober 2018

Tesis atas nama : ASDAR SALAM

NIM : MPW 4514033

Telah diterima oleh panitia Ujian Tesis Program Pascasarjana untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister pada Program Studi Perencanaan Wilayah Kota.

PANITIA UJIAN TESIS

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

(Pembimbing I)

(.....)

Sekretaris : Dr. Ir. Agus Salim, M.T

(Pembimbing II)

(.....)

Anggota Penguji : 1. Dr. Ir. Mislihah, M.Str

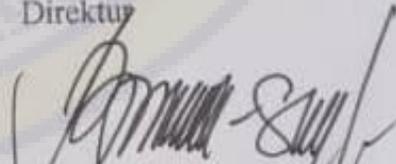
(.....)

2. Dr. Ir. Qadriaty Dg. Bau, M.T

(.....)

Makassar, 12 Oktober 2018

Direktur



Prof. Dr. Ir. Batara Surya, M.Si

NIDN : 09 31 01 74 02

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia serta hidayah-NYA, sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan Pasca Sarjana pada Universitas Bosowa Makassar.

Penulisan tesis ini dengan judul : **“Interaksi Antar Kawasan Pusat Bisnis dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba”** dapat terlaksana berkat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Olehnya itu penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang tak terhingga kepada :

1. Dr. Ir. Murshal Manaf, MT sebagai ketua komisi penasehat dan Dr. Ir. H. Agus Salim, M.Si sebagai anggota komisi penasehat yang telah tulus ikhlas menyisihkan waktunya untuk memberikan bimbingan mulai dari pengembangan minat terhadap permasalahan penelitian ini sampai dengan penulisan tesis.
2. Dr. Ir. Misliah, M.Str dan Dr. Qadriati Dg Bau, ST., MT selaku Penguji yang telah meluangkan waktunya dalam memberikan masukan dan saran dalam penyusunan tesis ini.
3. Dr. Ir. Syafri, M.Si selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan arahan dan petunjuk serta saran dan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan tesis ini.
4. Prof. Dr. Ir. H. Batara Surya, M.Si selaku Direktur Program Pasca Sarjana Universitas Bosowa Makassar yang tak henti-hentinya memberikan motivasi dan semangat dalam penyelesaian akhir tesis ini.
5. Bapak dan ibu dosen pengajar pasca sarjana Universitas Bosowa Makassar yang banyak memberikan pengetahuan dan bimbingan selama penulis mengikuti kuliah serta staf pengelola yang senantiasa membantu penulis mulai dari awal kuliah hingga penulis menyelesaikan studi.
6. Rekan mahasiswa (i) Program Studi Perencanaan Wlayah dan Kota angkatan 2014 yang banyak memberikan masukan dan kritikan serta saran membangun dalam proses penyelesaian tesis ini.

7. Kepada pamanda Prof. Dr. Ir. H. Andi Nasaruddin Salam, MT selaku Sekretaris Rektor Universitas Hasanuddin Makassar serta Ir. Thamrin Mallewangeng, MT selaku Dosen Fakultas Teknis Sipil Universitas Bosowa Makassar yang telah memberikan motivasi dan semangat belajar dalam proses penyelesaian penulisan tesis ini.
8. Kepada saudara dan keluarga besar penulis juga tak lupa mengucapkan terima kasih atas dorongan dan motivasi yang diberikan.
9. Kepada istri tercinta Nurintan, S. Sos juga ananda Andi Baso Pawawoi dan Andi Alya Lyana yang telah memberikan pengertian dan harapan serta semangat dalam penyelesaian pendidikan dan penulisan tesis ini.

Terima kasih pula penulis ucapkan kepada mereka yang namanya tidak tercantum dan telah memberikan bantannya selama ini.

Akhirnya dengan ikhlas dan iringan do'a penulis mempersembahkan ucapan terima kasih dan rasa cinta pada almarhum/almarhumah kedua orang tua penulis : **Ayahanda (alm) Andi Achmad Salam, SH** dan **ibunda (alm) Andi Ramlah** yang semasa hidup beliau telah mendidik, membesarkan dan membimbing serta mengarahkan dan mendorong penulis dalam penyelesaian studi kejenjang yang lebih tinggi. Semoga amal ibadah dan pahalanya selama hidup di dunia di terima disisi ALLAH SWT. KepadaNya penulis menyampaikan penghargaan khusus.

Makassar.

2018

Asdar Salam

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Nama Mahasiswa : ASDAR SALAM

NIM : MPW4514033

Menyatakan bahwa Tesis yang berjudul : **Interaksi Antar Kawasan Pusat Bisnis dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba** merupakan hasil karya sendiri.

Seluruh ide dan gagasan yang ada dalam tesis ini adalah merupakan ide dan gagasan saya sendiri, kecuali beberapa referensi dari berbagai sumber baik media cetak maupun elektronik (*internet*) dan kutipan dari informan.

Jika pernyataan ini terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Universitas Bosowa Makassar.

Makassar.

2018

ASDAR SALAM

ABSTRAK

ASDAR SALAM. *Interaksi Antar Kawasan Pusat Bisnis dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba* (dibimbing oleh **Murshal Manaf** dan **Agus Salim**).

Pusat bisnis dan jasa di pusat perkotaan Bulukumba sebagai satuan massa ruang dalam satu dasawarsa terakhir telah tumbuh sangat pesat. Kepesatan ini terjadi – salahsatu – dipengaruhi oleh tingginya interaksi ruang antarkawasan. Kawasan tersebut antara lain kawasan bisnis / perdagangan barang / jasa dan didalamnya juga dikelilingi kawasan perumahan, perkantoran, olah raga, wisata / kuliner, persawahan dan kebun campuran, pendidikan dan kesehatan. Timbulnya gejala ini mengakibatkan terjadi pembentukan struktur ruang, sehingga perlunya diketahui interaksi ruang antarkawasan yang berpengaruh serta relative cepat terbentuk.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh interaksi ruang pada pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap pembentukan pola jaringan jalan terhadap daerah disekitarnya serta kinerja ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba. Sementara metode yang digunakan dengan cara pendekatan diskriptif kuantitatif yaitu menganalisis pengukuran secara kuantitas terhadap variabel yang dikaji atau dianalisis, seperti banyaknya kendaraan yang masuk ke wilayah studi serta efek dari hambatan samping dan aktivitas bongkar muat barang.

Dari hasil penelitian ini disimpulkan, bahwa akibat terbukanya ruang jalan di sepanjang jalur “*Teko Lajae*” yang didalamnya terdapat pusat bisnis kawasan pasar baru, mengakibatkan migrasi/perpindahan penduduk dari daerah pasar lama di pusat kota ke daerah pinggiran kota dan hal ini pula memicu timbulnya aglomerasi di wilayah tersebut. Timbulnya interaksi ruang dalam suatu wilayah pasar baru mengakibatkan kinerja ruas jalan meningkat dan hal ini dibuktikan dengan besarnya kapasitas ruas jalan di wilayah tersebut pada ruas jalan Dr. Sam Ratulangi yaitu sebesar 2.330 SMP/jam.

Kata Kunci : Interaksi Antar Kawasan dan Tingkat Pelayanan.

ABSTRACT

ASDAR SALAM. *Inter-Boundary Interaction Business Center and Level of Service Section Road Dr. Sam Ratulangi in Bulukumba City* (guided by Murshal Manaf and Agus Salim).

Business centers and services in the urban center of Bulukumba as a unit of mass of space in the last decade have grown very rapidly. This apostasy takes place - one of them - is influenced by the high interactions between spaces. These areas include the business area / trade of goods / services and therein also surrounded by residential, office, sports, tourism / culinary, rice fields and mixed gardens, education and health. The emergence of these symptoms resulted in the formation of space structure, so the need to know the interaction of space between regions of influence and relatively quickly formed.

This study aims to analyze the effect of space interaction on the business center of CBD (Central Business District) Bulukumba on the formation of road network pattern to the surrounding area and the performance of Dr. Sam Ratulangi Bulukumba. While the method used by quantitative descriptive approach is to analyze the measurement in quantity to the variables studied or analyzed, such as the number of vehicles entering the study area and the effects of side barriers and loading and unloading activities.

From the results of this study it is concluded that due to the opening of road space along the path of "Teko Lajae" in which there is a business center of new market area, resulting in migration / migration of the old market area in the city center to the suburbs and this also trigger the onset of agglomeration in the region. The emergence of spatial interactions within a new market area resulted in improved road performance and this is evidenced by the large capacity of road segments in the region on Dr. Sam Ratulangi is 2,330 SMP / hour.

Keywords: Inter-Area Interaction and Level of Service.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	
Lembar Pengesahan	
Prakata	
Abstrak	
Daftar Isi	
BAB I	PENDAHULUAN..... 1
1.1	Latar Belakang..... 1
1.2	Rumusan Masalah..... 3
1.3	Tujuan Penelitian..... 3
1.4	Lokasi Studi..... 4
1.5	Batasan Penelitian..... 5
BAB II	TINJAUAN PUSTAKA..... 6
2.1	Struktur Ruang Perkotaan..... 6
2.1.1	Struktur Ekonomi Kota..... 7
2.1.2	Struktur Intern Kota..... 9
2.2	Interaksi Antar Ruang..... 10
2.3	Sistem Transportasi Perkotaan..... 13
2.4	Bangkitan Perjalanan / Pergerakan..... 20
2.5	Perencanaan Transportasi dan Kinerja Jalan..... 22
2.5.1	Kapasitas Ruas Jalan..... 22
2.5.2	Kecepatan Perjalanan..... 23
2.5.3	Kepadatan Ruas..... 24
2.5.4	Tingkat Pelayanan..... 24
2.6	Jaringan Jalan..... 25
2.6.1	Jenis Jaringan Jalan..... 27
2.6.2	Klasifikasi Jalan..... 29
2.6.3	Kapasitas Jalan..... 30

2.6.4	Kualitas Jalan.....	30
2.7	Penelitian Terdahulu.....	31
BAB III	METODE PENELITIAN.....	34
3.1	Jenis Penelitian.....	34
3.2	Desain Penelitian.....	34
3.3	Lokasi dan Waktu Penelitian	35
3.3.1	Lokasi Penelitian	35
3.3.2	Waktu Penelitian	36
3.4	Jenis dan Sumber Data	37
3.5	Teknik Pengumpulan Data	38
3.6	Populasi dan Sampel	39
3.6.1	Populasi	39
3.6.2	Sampel	41
3.7	Variabel	43
3.8	Teknik Analisis	44
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN	46
4.1	Pengumpulan Data.....	46
4.1.1	Gambaran Umum Wilayah Studi	46
4.1.2	Pengolahan Data Quesioner	65
4.1.3	Pengumpulan Data Lalu Lintas Pada Ruas Jalan	89
4.2	Pengolahan Data	98
4.2.1	Pengolahan Data Volume Lalu Lintas Ruas Jalan	98
4.2.2	Pengolahan Data Kapasitas Jalan	99
4.3	Pembahasan.....	102
4.3.1	Pengaruh Pembentukan Interaksi Ruang Antar Kawasan	102
5.3.2	Dampak Dari Perkembangan Pusat Bisnis CBD	109

BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	114
5.1	Temuan Studi.....	114
5.2	Kesimpulan.....	115
5.3	Saran	117

Daftar Pustaka

Lampiran



DAFTAR TABEL

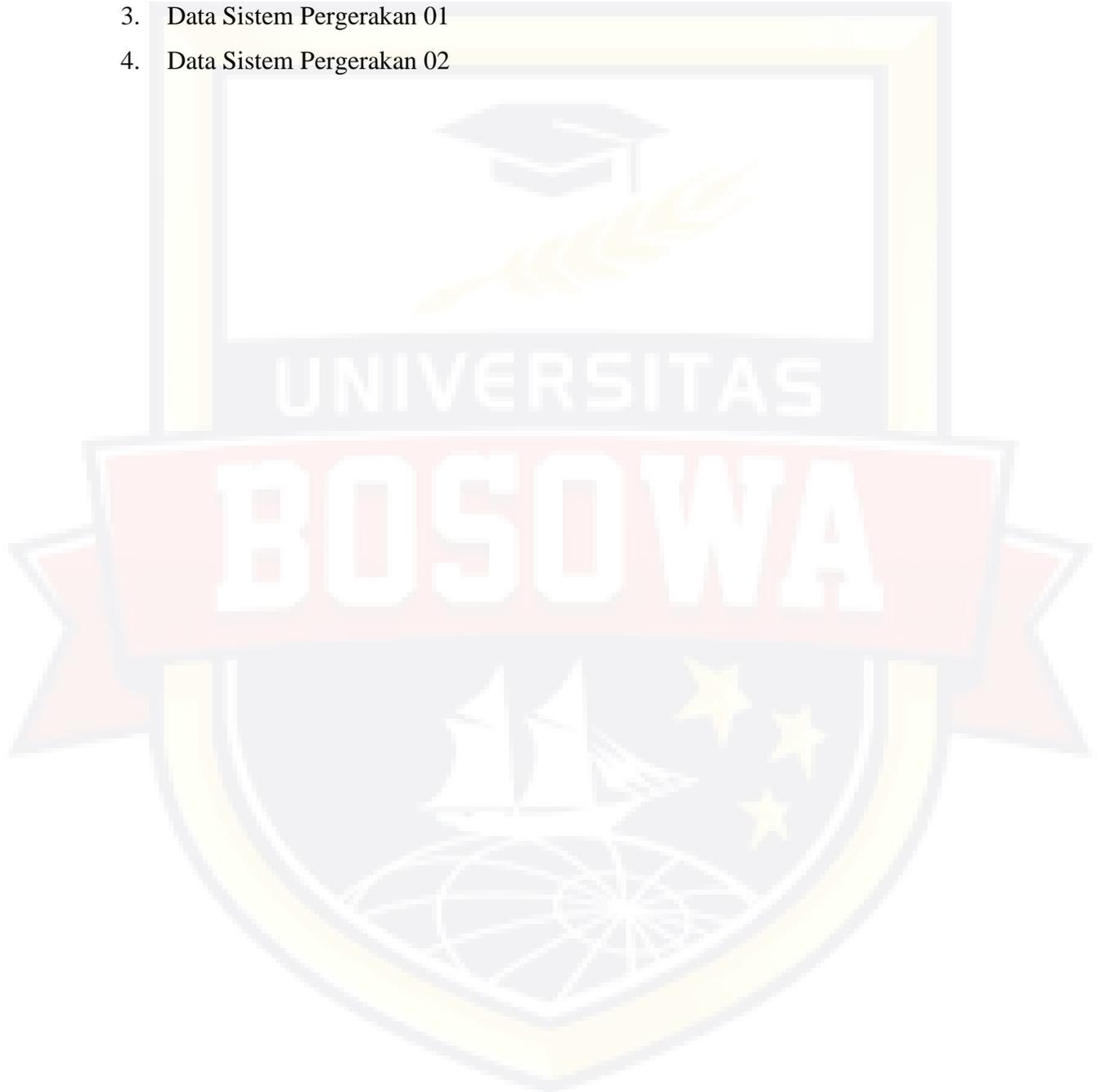
1.	Tabel 2.1	Tingkat Pelayanan	25
2.	Tabel 3.1	Jadwal Penelitian	36
3.	Tabel 3.2	Matriks Kebutuhan Data Penelitian	38
4.	Tabel 3.3	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya	40
5.	Tabel 3.4	Jumlah Populasi dan Sampel Tiap Starata	43
6.	Tabel 3.5	Skoring Terhadap Hasil Kuisisioner	45
7.	Tabel 4.1	Banyaknya Penduduk Menurut Kelompok Umur	48
8.	Tabel 4.2	Banyaknya Penduduk Menurut Jenis Kelamin	50
9.	Tabel 4.3	Banyaknya Tempat Pemasaran Menurut Jenis Pasar	51
10.	Tabel 4.4	Panjang Jalan Negara dan Jalan Propinsi Menurut Kondisi Jalan	53
11.	Tabel 4.5	Panjang Jalan Negara dan Jalan Propinsi Menurut Konstruksi Jalan	53
12.	Tabel 4.6	Panjang dan Lebar Jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba	54
13.	Tabel 4.7	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kecamatan	59
14.	Tabel 4.8	Jumlah Angkutan Umum Menurut Rute Yang Dilalui	60
15.	Tabel 4.9	Penghasilan Responden	65
16.	Tabel 4.10	Jumlah Kepemilikan Kendaraan	66
17.	Tabel 4.11	Pengeluaran Keluarga Pengunjung Pasar Baru	67
18.	Tabel 4.12	Jumlah Anggota Keluarga Responden	68
19.	Tabel 4.13	Kecamatan Asal Pengunjung Pasar Baru	68
20.	Tabel 4.14	Moda Yang Dipakai Pengunjung Pasar Baru	69
21.	Tabel 4.15	Jarak Yang Ditempuh Responden	70
22.	Tabel 4.16	Tujuan Pengunjung Pasar Baru	71
23.	Tabel 4.17	Prosentase Moda Yang Melalui Jalan Utama CBD	71
24.	Tabel 4.18	Perkiraan Proporsi Penyebaran Asal Perjalanan Pengunjung	72
25.	Tabel 4.19	Perkiraan Proporsi Penyebaran Tujuan Perjalanan Pengunjung	72
26.	Tabel 4.20	Volume dan Pergerakan Kendaraan Hasil Pembagian Lalu Lintas	78
27.	Tabel 4.21	Perhitungan Hasil Pembagian Lalu Lintas	87
28.	Tabel 4.22	Volume Lalu Lintas Jalan Dr. Sam Ratulangi	90
29.	Tabel 4.23	Volume Mobil Penumpang Pada Hari Libur Ruas Jalan Sam Ratulangi....	98
30.	Tabel 4.24	Volume Mobil Penumpang Pada Hari Kerja Ruas Jalan Sam Ratulangi..	99
31.	Tabel 4.26	Dimensi dan Eksisting Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi	99

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 1.1	Peta Orientasi Jalan DR. Sam Ratulangi	4
2. Gambar 2.1	Konsep Teori Babcock (1932)	14
3. Gambar 2.2	Konsep Teori E.W. Burgess (1923)	15
4. Gambar 2.3	Konsep Teori Walter Christaller (1933)	15
5. Gambar 2.4	Hierarki Menurut Konsep W. Christaller	16
6. Gambar 2.5	Jenis – jenis Jaringan Jalan	28
7. Gambar 2.6	Kerangka Pikir.....	33
8. Gambar 3.1	Peta Administrasi Kab. Bulukumba	35
9. Gambar 4.1	Peta Administrasi Kota Bulukumba	47
10. Gambar 4.2	Peta Perdagangan dan Jasa Kota Bulukumba	52
11. Gambar 4.3	Peta Jaringan Jalan Kota Bulukumba	58
12. Gambar 4.4	Peta Sarana Transportasi Kabupaten Bulukumba	64
13. Gambar 4.4	Peta Kawasan Strategis	103
14. Gambar 4.5	Peta Rencana Pola Ruang	104

DAFTAR LAMPIRAN

1. Data Jaringan Jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba
2. Data Sistem Kegiatan
3. Data Sistem Pergerakan 01
4. Data Sistem Pergerakan 02



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Interaksi ruang fungsional di suatu kawasan perkotaan menjadi fenomenologis awal dari berkembangnya sistem dan mekanisme struktur dan pola ruang. Gejala ini jamak ditemukan di beberapa kawasan perkotaan Indonesia yang berakibat timbulnya ketidakefisienan pengelolaan ruang sehingga interaksi ruang yang terjadi tidak dalam posisi keseimbangan sumber daya (Manaf, 1997). Interaksi ruang dapat terjadi dalam bentuk perjalanan menuju tempat kerja, migrasi, perjalanan wisata, pemanfaatan fasilitas umum, pengiriman informasi atau modal, perdagangan internasional, dan lain-lain. Interaksi dalam bentuk pergerakan manusia dan barang disebut mobilitas penduduk. Mobilitas pergerakan melalui interaksi tersebut terjadi jika ongkos untuk melakukan interaksi antar daerah asal dan tujuan lebih rendah dari keuntungan yang diperoleh.

Sebagaimana dalam Teori Poros yang dirumuskan oleh Babioc pada tahun 1960 berasumsi bahwa, mobilitas fungsi-fungsi dan penduduk mempunyai intensitas yang sama dan topografi kota seragam. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan CBD (*Central Business District*) dengan daerah bagian luarnya. Aksesibilitas memperhatikan biaya waktu dalam sistem transportasi yang ada. Sepanjang poros transportasi akan mengalami perkembangan lebih besar dibanding zona di antaranya. Zona yang tidak terlayani dengan fasilitas transportasi yang cepat.

Selanjutnya Hommer Hoyt (1939), mengelompokkan tata guna lahan di perkotaan menyebar dari pusat ke arah luar berupa sektor. Hal ini disebabkan oleh sifat masyarakat kotanya, latar belakang ekonomis, kondisi fisik geografis kotanya, serta rute pengangkutan. Namun pada dasarnya teori ini merupakan modifikasi dari teori konsentris Burgess (1925). Dari teori ini, terjadi proses penyaringan (*filtering process*) dari penduduk yang tinggal pada sektor-sektor yang ada.

Model Gravitasi merupakan salah satu pendekatan untuk menganalisis interaksi keruangan antar kawasan fungsional di perkotaan dan perdesaan atau interaksi antarkeduaanya. Interaksi penggunaan lahan antara pusat kota dengan perumahan

penduduk, perbedaan nilai lahan, perpindahan populasi dan migrasi, pola perjalanan serta pertukaran informasi dan barang. Model ini beranggapan bahwakawasan/daerah sebagai massa dan hubungan antar daerah dipersamakan dengan hubungan antar massa (Tamin, 1997). Hubungan antarmassa ruang di atas adalah bagian kerja dari system transportasi. Penciriannya bersifat kausal antarketerkaitan sub system kegiatan, jaringan, pergerakan membentuk simpul tingkat pelayanan yang diharapkan (Willeumssen, Tahun...).

Pusat bisnis dan jasa di pusat perkotaan Bulukumba sebagai satuan massa ruang dalam satu dasawarsa terakhir telah tumbuh sangat pesat. Kepesatan ini terjadi – salah satu – dipengaruhi oleh tingginya interaksi ruang antarkawasan. Kawasan tersebut antara lain kawasan bisnis/perdagangan barang/jasa dan didalamnya juga dikelilingi kawasan perumahan, perkantoran, olaha raga,wisata/kuliner, persawahan dan kebun campuran, pendidikan dan kesehatan. Mekanisme pembentukan pola ruang kawasan dan sistemnya tumbuh secara tidak berimbang yang berakibat terjadinya ketidakefisienan pemanfaatan dan pengendalian ruang serta kinerja pelayanan jaringan jalan Dr. Sam Ratulangi yang semakin menurun.Aksesibilitas pergerakan tidak optimal, walau jarak antarkawasan relative terjangkau namun waktu tempuh semakin lama dan biaya perjalanan meningkat.

Memahami gejala kasus di atas dengan pendekatan deduksi, maka penulis merumuskan persoalan penelitian sebagai berikut :

- Apakah benar telah terjadi gejala interaksi ruang antarkawasan di pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba tersebut seperti dikemukakan oleh Burges, 1925 (concentric theory); Harris dan Ullman, 1945 (Multinucleus Theory); Bergel, 1955 (high rise building); Babcock, 1960 (teori poros); Alonso, 1964 (historis Theory); Griffin dan Ford, 1980 (Sectoral Theory). Hasil telaahan ini akan menjadi pembuktian temuan peneliti sebagai upaya mengembangkan teori yang telah ada sebelumnya.
- Jika gejala ini benar terbukti telah terjadi pembentukan struktur ruang, interaksi ruang antarkawasan apa saja yg “relative cepat terbentuk”, 1) apakah perdagangan/bisnis jasa vs perkantoran, 2) perdagangan/bisnis jasa vs permukiman, atau 3) perdagangan/bisnis jasa vs perkantoran vs permukiman, atau 4) gejala interaksi ruang terjadi bersamaan ketiganya, atau 4) gejala ini terjadi tidak sesuai dengan teori yg sudah ada

- Apakah gejala interaksi ruang terbentuk di atas membentuk pola jaringan jalan yang ada (Morlok, 1878; 6 jenis jaringan jalan) atau polanya tidak semuanya terjadi, dan ataukah sudah terbentuk pola campuran (temuan studi) pola jaringan jalan dari seluruh pola yang ada (temuan studi)
- Dari hasil pola jaringan jalan di atas (temuan studi) bagaimana pergerakan penduduk di kawasan tersebut atas mempengaruhi tingkat pelayanan ruas jaringan jalan utamanya Dr. Ratulangi (gejala pembuktian teori poros, Babcock, 1960).

1.2 Rumusan Masalah

Dengan melihat fenomena yang terjadi dilapangan, timbul pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh pembentukan interaksi ruang antarkawasan di pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap daerah sekitarnya.
2. Bagaimana dampak perkembangan pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap kinerja jaringan jalan Sam Ratulangi

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk menganalisis tingkat dan pengaruh pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap perkembangan daerah disekitarnya dengan mengacu pada beberapa teori perkembangan kota yang ada;
2. Menganalisis dampak yang ditimbulkan akibat gejala interaksi ruang antarkawasan di pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba tersebut seperti dikemukakan oleh Burges, 1925 (concentric theory); Harris dan Ullman, 1945 (Multinucleus Theory); Bergel, 1955 (high rise building); Babcock, 1960 (teori poros); Alonso, 1964 (historis Theory); Griffin dan Ford, 1980 (Sectoral Theory). Hasil telaahan ini akan menjadi pembuktian temuan peneliti sebagai upaya mengembangkan teori yang telah ada sebelumnya.
3. Menganalisis pengaruh interaksi ruang pada pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap pembentukan pola jaringan jalan terhadap daerah disekitarnya serta kinerja ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba.

1.4 Lokasi Studi

Dalam hal ini penulis mengambil studi kasus ruas jalan arteri primer yaitu pada ruas jalan Sam Ratulangi di Kota Bulukumba sebagai lokasi studi, dengan alasan spesifik karena lokasi ini yang pada awalnya adalah daerah pertanian dan saat ini beralih fungsi menjadi lokasi perdagangan barang dan jasa/CBD dan sebagai sentra ekonomi dan pusat pertumbuhan sehingga mengakibatkan kinerja ruas jalan mengalami peningkatan/perlambatan yang diakibatkan lingkup pergerakan di lokasi studi.

Dengan kondisi seperti ini sehingga keberadaan pusat pertokoan yang berada di sekitar Kompleks Pasar Baru dan berdekatan langsung dengan Terminal antar kota antar propinsi dan antar kota antar pedesaan di sepanjang ruas jalan Dr. Sam Ratulangi di Ibukota Kabupaten Bulukumba yang menjadi jalan utama penghubung antar kota tersebut dapat menimbulkan tarikan (atraksi) perjalanan orang maupun kendaraan, dimana keberadaannya harus dibarengi dengan penyediaan sarana penunjang seperti penyediaan tempat parkir, fasilitas pejalan kaki, pemberhentian angkutan kota yang cukup sehingga tidak mengganggu aktivitas pergerakan di jalan.



Gambar 1.1 Peta Orientasi Jalan DR. Sam Ratulangi

Sumber : Google Maps, 2016

1.5 Batasan Penelitian

Penelitian ini dibatasi khusus untuk mengetahui interaksi hubungan antar kawasan pusat bisnis/perdagangan barang/jasa dengan tingkat pelayanan Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi di Kota Bulukumba serta di beberapa sektor yang berada diluar area CBD (*Central Business District*).



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Struktur Ruang Perkotaan

Struktur kota dipengaruhi oleh jenis mata pencaharian penduduknya. Mata pencaharian penduduk kota bergerak di bidang nonagraris, seperti perdagangan, perkantoran, industri, dan bidang jasa lain. Dengan demikian, struktur kota akan mengikuti fungsi kota. Sebagai contoh, suatu wilayah direncanakan sebagai kota industri, maka struktur penduduk kota akan mengarah atau cenderung ke jenis kegiatan industri.

Ada beberapa teori yang membahas tentang struktur ruang kota, diantaranya : 1). **Teori Konsentris (Burgess, 1925)** yang menyatakan bahwa Daerah Pusat Kota (DPK) atau *Central Business District* (CBD) adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. DPK atau CBD tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (*Retail Business District*) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (*storage buildings*); 2). **Teori Sektoral (Hoyt, 1939)** yang menyatakan bahwa DPK atau CBD memiliki pengertian yang sama dengan yang diungkapkan oleh Teori Konsentris; 3). **Teori Inti Berganda (Harris dan Ullman, 1945)** yang menyatakan bahwa DPK atau 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. Namun, ada perbedaan dengan dua teori yang disebutkan di atas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda terdapat banyak DPK atau CBD dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bundar; 4). **Teori Ketinggian Bangunan (Bergel, 1955)** yang menyatakan bahwa perkembangan struktur kota dapat dilihat dari variabel ketinggian bangunan. DPK atau CBD secara garis besar merupakan daerah dengan harga lahan yang tinggi, aksesibilitas sangat tinggi dan

ada kecenderungan membangun struktur perkotaan secara vertikal. Dalam hal ini, maka di DPK atau CBD paling sesuai dengan kegiatan perdagangan (retail activities), karena semakin tinggi aksesibilitas suatu ruang maka ruang tersebut akan ditempati oleh fungsi yang paling kuat ekonominya; 5). **Teori Konsektoral (Griffin dan Ford, 1980)** yang dilandasi oleh struktur ruang kota Amerika Latin. Teori ini menyatakan bahwa DPK atau CBD merupakan tempat utama dari perdagangan, hiburan dan lapangan pekerjaan. Di daerah ini terjadi proses perubahan yang cepat sehingga mengancam nilai historis dari daerah tersebut. Pada daerah – daerah yang berbatasan dengan DPK atau CBD di kota-kota Amerika Latin masih banyak tempat yang digunakan untuk kegiatan ekonomi, antara lain pasar lokal, daerah-daerah pertokoan untuk golongan ekonomi lemah dan sebagian lain dipergunakan untuk tempat tinggal sementara para imigran; 6). **Teori Historis (Alonso, 1964)** yang menyatakan bahwa DPK atau CBD dalam teori ini merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitas yang tinggi; dan, 7). **Teori Poros (Babcock, 1960)** yang menitikberatkan pada peranan transportasi dalam mempengaruhi struktur keruangan kota. Asumsinya adalah mobilitas fungsi-fungsi dan penduduk mempunyai intensitas yang sama dan topografi kota seragam. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya. Aksesibilitas memperhatikan biaya waktu dalam sistem transportasi yang ada. Sepanjang poros transportasi akan mengalami perkembangan lebih besar dibanding zona di antaranya. Zona yang tidak terlayani dengan fasilitas transportasi yang cepat.

Struktur kota dapat ditinjau dari dua aspek, yaitu struktur ekonomi kota dan struktur intern kota. Struktur ekonomi kota berkaitan dengan kegiatan ekonomi penduduk kota, sedang struktur intern kota berkaitan dengan struktur bangunan dan demografis.

2.1.1 Struktur Ekonomi Kota

Wilayah kota menjadi tempat kegiatan ekonomi penduduknya di bidang jasa, perdagangan, industri, dan administrasi. Selain itu, wilayah kota menjadi tempat tinggal dan pusat pemerintahan. Kegiatan ekonomi kota dapat dibedakan menjadi dua sebagai berikut :

- 1) Kegiatan Ekonomi Dasar; Kegiatan ini meliputi pembuatan dan penyaluran barang dan jasa untuk keperluan luar kota atau dikirim ke daerah sekitar kota. Produk yang dikirim dan disalurkan berasal dari industri, perdagangan, hiburan, dan lainnya.
- 2) Kegiatan Ekonomi Bukan Dasar; Kegiatan ini meliputi pembuatan dan penyaluran barang dan jasa untuk keperluan sendiri. Kegiatan ini disebut juga dengan kegiatan residensial dan kegiatan pelayanan. Kegiatan ekonomi kota dapat berupa industri dan kegiatan jasa atau fasilitas yang tidak memerlukan lahan yang luas. Kegiatan ini menyebabkan kota berpenduduk padat, jarak bangunan rapat, dan bentuk kota kompak.

Sebagaimana telah dikemukakan pada bagian awal, bahwa Struktur kota dipengaruhi oleh jenis mata pencaharian penduduknya. Mata pencaharian penduduk kota bergerak di bidang nonagraris, seperti perdagangan, perkantoran, industri, dan bidang jasa lain. Dengan demikian, struktur kota akan mengikuti fungsi kota. Sebagai contoh, suatu wilayah direncanakan sebagai kota industri, maka struktur penduduk kota akan mengarah atau cenderung ke jenis kegiatan industri. Pada kenyataan, jarang sekali suatu kota mempunyai fungsi tunggal. Kebanyakan kota juga merangkap fungsi lain, seperti kota perdagangan, kota pemerintahan, atau kota kebudayaan. Contoh: Yogyakarta selain disebut kota budaya tetapi juga disebut sebagai kota pendidikan dan kota wisata.

Di daerah kota terdapat banyak kompleks, seperti apartemen, perumahan pegawai bank, perumahan tentara, pertokoan, pusat perbelanjaan (shopping center), pecinan, dan kompleks suku tertentu. Kompleks tersebut merupakan kelompok-kelompok (clusters) yang timbul akibat pemisahan lokasi (segregasi).

Segregasi dapat terbentuk karena perbedaan pekerjaan, strata sosial, tingkat pendidikan, suku, harga sewa tanah, dan lainnya. Segregasi tidak akan menimbulkan masalah apabila ada pengertian dan toleransi antara pihak-pihak yang bersangkutan.

Munculnya segregasi di kota dapat direncanakan ataupun tidak direncanakan. Kompleks perumahan dan kompleks pertokoan adalah contoh segregasi yang direncanakan pemerintah kota. Bentuk segregasi yang lain adalah perkampungan kumuh/slum yang

sering tumbuh di kota-kota besar seperti Jakarta. Rendahnya pendapatan menyebabkan tidak adanya kemampuan mendirikan rumah tinggal sehingga terpaksa tinggal di sembarang tempat. Kompleks seperti ini biasanya ditempati oleh kaum miskin perkotaan. Permasalahan seperti ini memerlukan penanganan yang bijaksana dari pemerintah.

2.1.2 Struktur Intern Kota

Pertumbuhan kota-kota di dunia termasuk di Indonesia cukup pesat. Pertumbuhan suatu kota dapat disebabkan oleh penambahan penduduk kota, urbanisasi, dan kemajuan teknologi yang membantu kehidupan penduduk di kota. Wilayah kota atau urban bersifat heterogen ditinjau dari aspek struktur bangunan dan demografis. Susunan, bentuk, ketinggian, fungsi, dan usia bangunan berbeda-beda. Mata pencaharian, status sosial, suku bangsa, budaya, dan kepadatan penduduk juga bermacam-macam. Selain aspek bangunan dan demografis, karakteristik kota dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti topografi, sejarah, ekonomi, budaya, dan kesempatan usaha. Karakteristik kota selalu dinamis dalam rentang ruang dan waktu.

Apabila dilihat sekilas wajah suatu kota, maka akan banyak susunan yang tidak beraturan. Akan tetapi, apabila diamati dengan cermat maka akan dijumpai bentuk dan susunan khas yang mirip dengan kota-kota lain. Misalnya, kota A berbentuk persegi empat, kota B berbentuk persegi panjang, dan kota C berbentuk bulat. Begitu juga dalam susunan bangunan kota terjadi pengelompokan berdasarkan tata guna lahan kota.

Jadi, suatu kota memiliki bentuk dan susunan yang khas. Apabila kita mengamati kota berdasarkan peta penggunaan lahan, maka akan didapatkan berbagai jenis zona, seperti zona perkantoran, perumahan, pusat pemerintahan, pertokoan, industri, dan perdagangan. Zona-zona tersebut menempati daerah kota, baik di bagian pusat, tengah, dan pinggirannya. Zona perkantoran, pusat pemerintahan, dan pertokoan menempati kota bagian pusat atau tengah. Zona perumahan elite cenderung memiliki lokasi di pinggiran kota. Sedang zona perumahan karyawan dan buruh umumnya berdekatan dengan jalan penghubung ke pabrik atau perusahaan tempat mereka bekerja. Para geograf dan sosiolog telah melakukan penelitian berkaitan dengan persebaran zona-zona suatu kota. Penelitian itu bertujuan untuk mengetahui perkembangan dan persebaran spasial kota.

2.2 Interaksi Antar Ruang

Interaksi antar ruang adalah cara mengelola ruang-ruang berdasarkan potensi dan permasalahannya dan keterkaitan suatu ruang dengan ruang-ruang yang ada disekitarnya. Keterkaitan antar lokasi atau ruang dapat dilihat secara fisik maupun nonfisik.

Secara fisik setiap ruang pasti memiliki karakteristik pembangunan fisik sesuai dengan perannya di suatu wilayah, contoh sebagai pusat perdagangan. Secara non fisik, interaksi antar ruang dapat dilihat dari adanya kesenjangan-kesenjangan sosial maupun ekonomi. Pusat pertumbuhan ekonomi dan kegiatan sosial biasanya akan selalu terpusat pada lokasi dengan pelayanan publik yang baik. Ini akan memberikan daya tarik bagi masyarakat di lokasi lain yang menjadi faktor yang mempengaruhi berkembangnya suatu lokasi atau tidak.

Secara geografis terdapat tiga faktor utama yang mempengaruhi interaksi keruangan, yaitu : Migrasi, Komunikasi dan Transportasi. Migrasi terjadi jika hal tersebut menyangkut arus manusia yakni perpindahan tempat dari satu wilayah ke wilayah lainnya, Komunikasi terjadi jika menyangkut gagasan/perpindahan gagasan dan informasi sementara Transportasi terjadi jika menyangkut materi dan transportasi. Ketiga faktor tersebut dapat terjadi jika memenuhi persyaratan komplementaris, tranferabilitas dan intervening opportunities, (B. Surya, 2015).

Ulmann (1951) adalah orang yang pertama menyusun interaksi keruangan dari segi geografis. Ide dasar konsepnya mengacu pada pergerakan arus distribusi barang produksi yang disertai pergerakan manusia menuju kota. Dasar interpretasi pendekatan dilakukan dengan asumsi bahwa, 1). sebelum terjadi transpor untuk komodity tertentu antara kota i dan j lebih dahulu diawali oleh permintaan untuk proses terjadinya suplai, 2). Semakin besar arus komplementari semakin besar arus komodity, 3). Semakin kecil intervening opportunity semakin kecil arus komodity, dan 4). Semakin mudah transferrability semakin besar arus komodity.

Ratcliffe (1974), mengkategorikan hirarki pusat perbelanjaan menjadi lima bagian sebagai berikut :(<http://plano-11.blogspot.co.id/2013/09/karakteristik-kawasan-perdagangan.html>)

a) Pusat Regional

Melayani penduduk lebih dari 300.000 dan menyediakan berbagai macam fasilitas perdagangan khusus dan deptstore. Kebanyakan konsumen membeli durable good. Pusat perdagangan regional menerima lebih kurang 15 % dari jumlah total belanja konsumen.

b) Pusat Sub Regional

Melayani 100.000-300.000 dan menyediakan fasilitas perbelanjaan toserba dan masih terdapat spesialisasi tetapi lebih terbatas dari pasar regional. Menyerap Lebih kurang 40% pengeluaran perbelanjaan konsumen.

c) Pusat Distrik atau komunitas

Melayani kurang dari 50.000 penduduk dan menyediakan bermacam toko dan pasar swalayan tetapi hanya ada sedikit fasilitas perbelanjaan. Khusus pusat distrik atau komunitas cenderung untuk bercampur dengan pusat lingkungan. Menerima lebih kurang 25 % dari total pengeluaran konsumen.

d) Pusat Lingkungan

Sering tidak bisa dibedakan dengan pusat distrik, yang menyediakan lebih kurang 12 toko untuk melayani 10.000 penduduk.

e) Pasar lokal

Terdiri atas beberapa toko dan melayani sampai dengan 2000 penduduk. Pusat ini menerima lebih kurang 20 % dari total pengeluaran konsumen.

Terdapat beberapa jenis fasilitas perdagangan sesuai dengan lokasi dan skala pelayanan (Yeates dan Garner, 1980), yaitu :

a) Nucleatios (Daerah pusat-pusat perdagangan berkelompok)

Daerah untuk jenis fasilitas ini biasanya tersebar merata di seluruh kota dan mempunyai hirarki. Jumlah tingkatan dari hirarki dan barang-barang yang dijual tergantung pada ukuran kota. Pertumbuhannya secara spontan maupun sesuai dengan perencanaan. Pertumbuhan secara spontan biasanya terdapat di tempat-tempat yang

mempunyai aksesibilitas tinggi bagi penduduk yang dilayaninya, seperti di persimpangan jalan-jalan utama, di pusat-pusat lingkungan, dan sebagainya.

b) Ribbons (Daerah perdagangan sepanjang jalan)

Daerah untuk jenis fasilitas ini biasanya terdapat dan berlokasi di jalan-jalan utama yang sering dilalui masyarakat. Kebutuhan terhadap lokasi yang paling sentral tidak terlalu diperhitungkan, tetapi mempunyai aksesibilitas maksimum kepada penduduk yang dilayaninya. Berbagai tipe/jenis daerah perdagangan ini biasanya mempunyai lokasi yang berbeda di suatu kota, tetapi membentuk pita-pita yang saling berhubungan, seperti :

- 1) Daerah perdagangan tradisional (traditional shopping street)
- 2) Daerah perdagangan di jalan utama kota (urban arterial)
- 3) Daerah perdagangan ke daerah sub-urban (new sub-urban ribbon)
- 4) Daerah perdagangan dekat jalan-jalan utama antar kota

c) Specialized Areas (Daerah-daerah perdagangan khusus)

Daerah perdagangan khusus ini terdiri dari 2 jenis, yaitu :

- 1) Menjual barang-barang atau memberi pelayanan khusus yang sama/serupa, misalnya daerah pembuatan sepatu, kaos, rekreasi, dan sebagainya.
- 2) Menjual/melayani kebutuhan-kebutuhan yang saling terkait secara fungsional, misalnya suku cadang mobil, meubel, dan barang-barang kebutuhan rumah tangga lainnya.

Berry (1963), menyatakan bahwa struktur perdagangan kota memiliki 3 kelas yaitu :

- a) Terpusat, yaitu toko yang menyediakan kebutuhan hidup yang berkumpul pada satu lokasi tertentu.
- b) Pita, yang berorientasi pada jalan raya. Jalan-jalan yang mempunyai aksesibilitas tinggi.
- c) Daerah khusus, terdapat pembagian dari daerah-daerah seperti pusat perkantoran, pusat mebel, dan lain-lain.

Selanjutnya Iswardono (1990) mengemukakan bahwa ada beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan akan suatu barang :

- a) Harga barang itu sendiri
- b) Pendapatan konsumen
- c) Harga barang lain yang bersifat substitusi maupun komplementer terhadap barang tersebut
- d) Selera konsumen
- e) Faktor lainnya

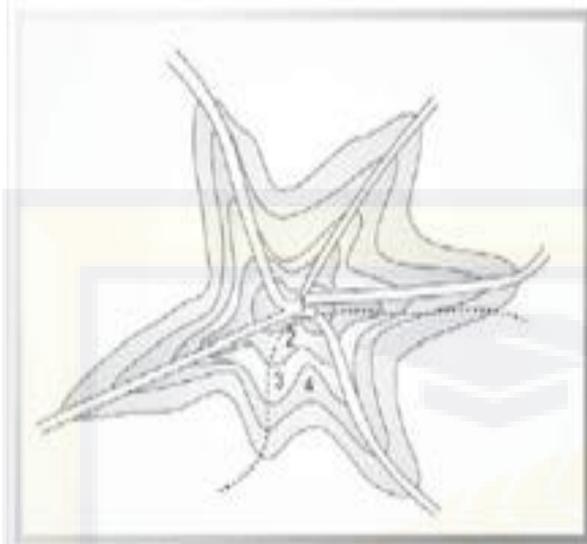
Sedangkan Faktor-faktor yang mempengaruhi penawaran :

- a) Harga faktor-faktor produksi
- b) Teknologi
- c) Pajak dan Subsidi
- d) Harapan harga
- e) Jumlah perusahaan dalam industri

Berdasarkan teori diatas, dapat disimpulkan bahwa karakteristik perdagangan terdiri dari beberapa tingkatan sesuai dengan daerah atau lokasinya, skala pelayanan maupun jenis fasilitas perbelanjaan.

2.3 Sistem Transportasi Perkotaan

Teori poros dikemukakan oleh Babcock (1932), yang menekankan pada peranan transportasi dalam memengaruhi struktur keruangan kota. Teori poros ditunjukkan pada gambar sebagai berikut.



Keterangan:

Zona 1 : Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD).

Zona 2 : Zona peralihan

Zona 3 : Perumahan dengan pendapatan rendah atau kelas menengah ke bawah.

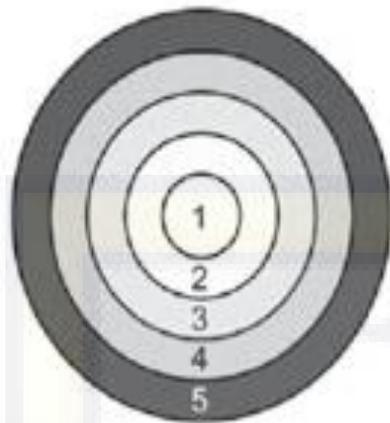
Zona 4 : Perumahan dengan pendapatan menengah.

Gambar 2.1 Konsep Teori Babcock (1932)

Pada prinsipnya bahwa transportasi sendiri terdapat 4 unsur utama, yaitu :

1. Penumpang/barang yang akan dipindahkan
2. Kendaraan sebagai alat angkut/sarana
3. Jalan dan terminal sebagai prasarana angkutan
4. Organisasi yaitu pengelola angkutan

Dan sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Babcock diatas, bahwa jalan sebagai salah satu sarana transportasi berfungsi sebagai media dalam proses terjadinya perpindahan penumpang/barang dari satu daerah ke daerah lainnya atau dari daerah luar ke pusat bisnis/perdagangan (pasar). Sementara itu, Teori konsentris dari Ernest W. Burgess, seorang sosiolog beraliran human ecology, merupakan hasil penelitian Kota Chicago pada tahun 1923. Burgess berpendapat bahwa kota-kota mengalami perkembangan atau pemekaran dimulai dari pusatnya, kemudian seiring pertambahan penduduk kota meluas ke daerah pinggiran atau menjauhi pusat. Zona-zona baru yang timbul berbentuk konsentris dengan struktur bergelang atau melingkar. Berdasarkan teori konsentris, wilayah kota dibagi menjadi lima zona sebagai berikut.



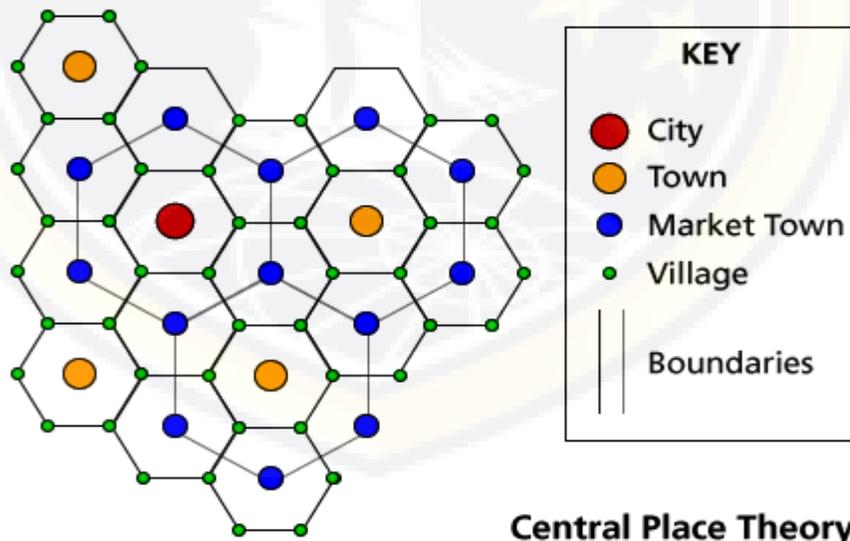
Keterangan:

- Zona 1 : Daerah Pusat Kegiatan (DPK) atau *Central Business District* (CBD).
- Zona 2 : Peralihan, (zona perdagangan beralih ke pemukiman).
- Zona 3 : Permukiman kelas pekerja atau buruh.
- Zona 4 : Permukiman kelas menengah.
- Zona 5 : Penglaju, (zona pemukiman beralih ke zona pertanian).

Gambar 2.2 Konsep Teori E.W. Burgess (1923)

Central Place theory yang dikemukakan oleh Walter Christaller pada 1933 ini menyatakan bahwa suatu lokasi dapat melayani berbagai kebutuhan yang terletak pada suatu tempat yang disebutnya sebagai tempat sentral. Tempat sentral tersebut memiliki tingkatan-tingkatan tertentu sesuai kemampuannya melayani kebutuhan wilayah tersebut. Bentuk pelayanan tersebut digambarkan dalam segi enam/heksagonal. Teori ini dapat berlaku apabila memiliki karakteristik sebagai berikut :

1. Wilayahnya datar dan tidak berbukit;
2. Tingkat ekonomi dan daya beli penduduk relatif sama; dan,
3. Penduduk memiliki kesempatan yang sama untuk bergerak ke berbagai arah



Central Place Theory

Gambar 2.3 Konsep Teori Walter Christaller (1933)

Secara hierarki Central Place Theory dibagi menjadi 3 tingkatan pelayanan :

1. Hierarki K 3

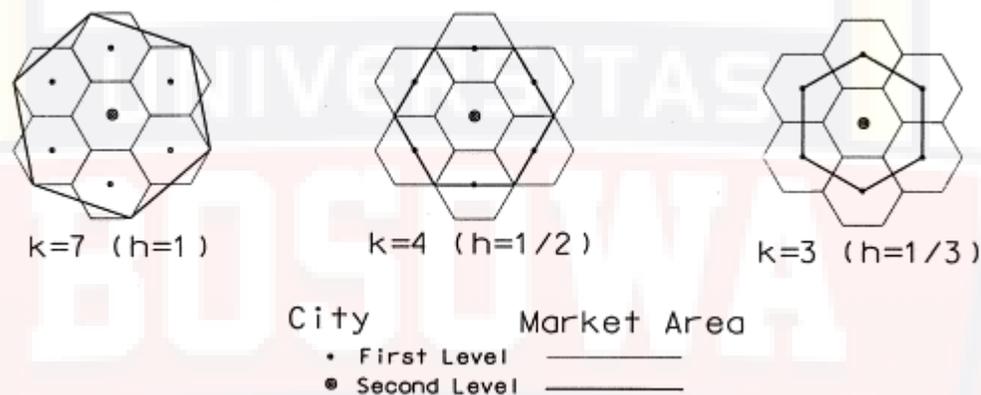
Merupakan pusat pelayanan pasar optimum dimana tempat sentral tersebut selalu menyediakan kebutuhan barang-barang pasar untuk daerah disekitarnya.

2. Hierarki K 4

Merupakan pusat lalu lintas/transportasi maksimum dimana tempat sentral tersebut menyediakan sarana dan prasarana lalu-lintas yang optimal.

3. Hierarki K 7

Merupakan pusat pemerintahan optimum dimana tempat sentral tersebut merupakan sebuah pusat pemerintahan



Gambar 2.4 Hierarki Menurut Konsep W. Christaller

Teori ini pada prinsipnya bersifat statis dan tidak memikirkan pola pembangunan di masa yang akan datang akan tetapi dasar tentang hierarki suatu pusat pelayanan sangat membantu dalam hal perencanaan pembangunan sebuah wilayah/kota.

Sementara itu Morlok (1988) mendefinisikan transportasi sebagai suatu bagian integral dari fungsi masyarakat, karena menunjukkan hubungan yang erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari aktifitas produksi, hiburan, barang-barang, serta barang yang tersedia untuk konsumsi.

Kekuatan gaya tarik menarik ini menurut Sir Issac Newton dan telah diterapkan oleh W.J. Reilly (1929) berpendapat bahwa kekuatan interaksi antara dua wilayah yang berbeda dapat diukur dengan memerhatikan factor jumlah penduduk dan jarak antara kedua

wilayah tersebut. Dan hasil pengembangan dari teori dasar tersebut oleh W.J. Reilly dibuatkan suatu formulasi sebagai berikut : (<http://geografisku.blogspot.co.id/2015/11/macam-contoh-pengertian-teori-interaksi.html>)

$$I_{A,B} = k \cdot \frac{P_A \cdot P_B}{(d_{A,B})^2}$$

Keterangan:

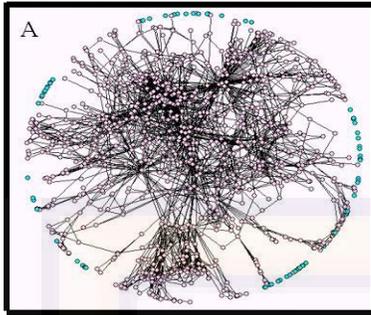
- $I_{A,B}$ = kekuatan interaksi antara wilayah A dan B
- k = angka konstanta empiris, nilainya 1
- P_A = jumlah penduduk wilayah A
- P_B = jumlah penduduk wilayah B
- $d_{A,B}$ = jarak wilayah A dan wilayah B

Perbandingan potensi interaksi antar wilayah dengan memanfaatkan formula yang dikemukakan Reilly ini dapat diterapkan jika kondisi wilayah-wilayah yang dibandingkan memenuhi persyaratan tertentu. Adapun persyaratan tersebut antara lain sebagai berikut :

- a) Kondisi sosial-ekonomi, tingkat pendidikan, mata pencarian, mobilitas, dan kondisi sosial-budaya penduduk setiap wilayah yang dibandingkan relatif memiliki kesamaan.
- b) Kondisi alam setiap wilayah relatif sama, terutama berkaitan dengan kondisi topografinya.
- c) Keadaan sarana dan prasarana transportasi yang menghubungkan wilayah-wilayah yang dibandingkan relatif sama.

Angkutan dapat menyebabkan barang dapat dipindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain, sehingga bisa dipergunakan ditempat barang itu tidak didapatkan dan dengan demikian menciptakan manfaat tempat (*Place Utility*). Penyimpanan atau pergudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dibutuhkan, ini berarti memberikan manfaat waktu (*Time Utility*), (Gunawan. H, 2014:23).

Purnomosidi Hadjisarosa dalam Teori Simpul Jasa Distribusi berasumsi, bahwa pengembangan wilayah dimungkinkan oleh adanya pertumbuhan nodal (simpul) yg berlimpah pada pengembangan SDM dan SDA. Purnomosidi Hadjisarosa juga menekankan pentingnya peranan pusat-pusat pengembangan, yang selanjutnya diidentifikasi sebagai



Simpul-simpul Jasa Distribusi yang pada umumnya adalah kota. Arus barang dianggapnya sebagai salah satu gejala ekonomi yang paling menonjol, arus barang merupakan wujud fisik perdagangan antar daerah, antar pulau, ataupun antar negara; arus barang didukung langsung oleh jasa perdagangan dan jasa pengangkutan serta distribusi).

Jadi jasa distribusi merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan manusia dan pembangunan secara fisik, terutama jika ditinjau pengaruhnya dalam penentuan lokasi tempat berkelompoknya berbagai kegiatan usaha dan kemudahan-kemudahan, demikian pula fungsinya dalam proses berkembangnya wilayah. (http://ppwunhas.irsyadi.com/berita_detail.php?recordID=8).

Menurut Poernomosidi, pusat besar, menengah, dan kecil diklasifikasikan dalam orde 1, orde 2, orde 3. Pusat orde 1 mensubordinasi beberapa pusat orde 2, pusat orde 2 mensubordinasi (membawahi) beberapa pusat orde 3, demikian seterusnya. Pusat orde 1 memiliki berbagai fasilitas jasa distribusi yang relatif lengkap dan berkapasitas (pelabuhan, angkutan darat, perusahaan ekspor-impor, bank, dan sebagainya), sehingga kegiatan jasa distribusi di pusat orde 1 (pada umumnya ibukota provinsi) memperlihatkan tingkat intensitas yang tinggi, bersifat antar wilayah regional, nasional dan mungkin secara antar negara (melintasi laut). Orientasi pemasaran (perdagangan) secara geografis melalui pusat orde 1, ternyata lebih padat, lebih intensif, dan lebih luas, (Adisasmita. R, 2014: 60-61).

Disamping persoalan sirkulasi aktifitas barang dan jasa yang terjadi di pasar baru, disisi lain yang menjadi permasalahan terkait luas persil lahan/dan tinggi bangunan yang tidak beraturan sehingga menambah perlambatan bangkitan yang terjadi di ruas jalan tersebut. Tidak tersedianya lahan parkir bagi para pelaku bisnis barang dan jasa yang berada disekitar pasar baru akibat lahan yang tidak tersedia dengan cukup memadai, semakin menambah kemacetan/perlambatan disepanjang koridor ruas jalan tersebut.

Bergell (1955) menyatakan pentingnya memperhatikan dimensi vertikal. Hubungan variasi ketinggian bangunan dan penggunaan lahan hendaknya diperhatikan dalam merumuskan pola penggunaan lahan. Variabel dimensi vertikal terkait dengan hak

manusia untuk menikmati sinar matahari, menikmati keindahan alam dan pemanfaatan lahan dengan aksesibilitas fisik yang tinggi.

Terkait mengenai kinerja ruas jalan Sam Ratulangi di Pasar baru, bahwa berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa kelas jalan dikelompokkan berdasarkan:

- Fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan.

Lebih lanjut, transportasi dapat memberikan nilai tambah atau meningkatkan utilitas / kegunaan terhadap barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi ada 2 macam, yaitu utilitas tempat dan utilitas waktu.

1. Utilitas Tempat

Merupakan kenaikan/tambahan terhadap nilai ekonomi, atau peningkatan terhadap nilai guna suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dengan kata lain, akan tercipta perbedaan harga barang antara satu tempat dengan tempat yang lain yang disebabkan perbedaan tingkat permintaan dan kebutuhan. Daerah yang memiliki kelebihan suatu barang akan berusaha mendistribusikan komoditi/barang tersebut ke daerah lain, sehingga harga barang akan meningkat dengan adanya perpindahan tempat tersebut ke daerah yang kekurangan pasokan dan membutuhkan komidi yang bersangkutan.

2. Utilitas Waktu

Transportasi bukan hanya berfungsi menyediakan kebutuhan bagi manusia di tempat mereka berada tapi juga pada waktu yang tepat. Itulah kenapa transportasi yang baik dapat meningkatkan nilai guna dari segi waktu, sebab orang/barang dapat dipindahkan ke suatu tempat pada waktu yang tepat.

Transportasi memang sangat memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan ekonomi sebuah daerah dan begitu juga sebaliknya. Transportasi juga dapat meningkatkan pendapatan nasional, membuka kesempatan kerja, meratakan persebaran penduduk, mengembangkan industri nasional, meningkatkan pertahanan dan keamanan, dan pada akhirnya menciptakan stabilitas nasional.

2.4 Bangkitan Perjalanan / Pergerakan

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, bahwa dalam sistem transportasi makro terdapat 4 komponen utama yang saling berkaitan yaitu : (Tamin,2008).

1. Sistem Kegiatan, yang disebabkan oleh tata guna lahan yang berbeda;
2. Sistem Jaringan, yang berupa ketersediaan sarana dan prasarana transportasi ;
3. Sistem Pergerakan, berupa pergerakan orang dan barang yang dihasilkan oleh interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan; dan
4. Sistem Kelembagaan, yang mengatur dan menjamin agar terciptanya pergerakan yang aman, lancar dan nyaman.

Sistem transportasi dan pengembangan lahan (*land development*) saling kait mengkait. Di dalam sistem transportasi, tujuan dari perencanaan adalah menyediakan fasilitas untuk pergerakan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain atau dari berbagai pemanfaatan lahan. Sedangkan di sisi pengembangan lahan, tujuan dari perencanaan adalah untuk tercapainya fungsi bangunan dan harus menguntungkan. Acapkali kedua tujuan tersebut menimbulkan konflik. Hal inilah yang menjadi asumsi mendasar dari analisis dampak lalu lintas untuk menjembatani kedua tujuan di atas, atau dengan kata lain: Proses perencanaan transportasi dan pengembangan lahan mengikat satu sama lainnya. Pengembangan lahan tidak akan terjadi tanpa sistem transportasi, sedangkan sistem transportasi tidak mungkin disediakan apabila tidak melayani kepentingan ekonomi atau aktivitas pembangunan.

Peningkatan fasilitas transportasi akan berdampak terhadap perubahan tataguna lahan apabila tidak ada upaya pengendalian. Pengendalian ini sangat penting agar upaya peningkatan fasilitas transportasi dapat bermanfaat dan berdayaguna seoptimal mungkin. Aksesibilitas memegang peran penting bagi para pengembang lahan. Acapkali justru para pengembang lahan yang menciptakan aksesibilitas ke lokasi yang dikembangkan agar kepentingan investasi dapat terwujud. Pembatasan yang kaku terhadap perubahan tataguna lahan akan sulit dilakukan mengingat sifat manusia dan kota yang dinamis. Untuk ini suatu keseimbangan antara perubahan tataguna lahan dan fasilitas transportasi perlu dilakukan.

Beberapa hal yang mempengaruhi perubahan lahan antara lain sebagai berikut :

- Kebijakan pemerintah baik tingkat nasional maupun daerah
- Perubahan pendapatan keluarga
- Perubahan preferensi keluarga dan keinginan-keinginan individual
- Teknologi transportasi dan struktur biaya transportasi
- Perubahan sistem transportasi, dan
- Tingkat pelayanan yang disediakan oleh sistem transportasi

Pengaruh konflik ini, ("hambatan samping"), diberikan perhatian utama dalam manual ini, jika dibandingkan dengan manual negara Barat. Hambatan samping yang terutama berpengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan perkotaan adalah : Pejalan kaki, Angkutan umum dan kendaraan lain berhenti, Kendaraan lambat (misalnya becak, kereta kuda), dan Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan. Untuk itu, guna Untuk menyederhanakan peranannya dalam prosedur perhitungan, tingkat hambatan samping telah dikelompokkan dalam lima kelas dari sangat rendah sampai sangat tinggi sebagai fungsi dari frekwensi kejadian hambatan samping sepanjang segmen jalan yang diamati. Photo khusus juga ditunjukkan dalam manual untuk memudahkan pemilihan kelas hambatan samping yang digunakan dalam analisa, (MKJI, 1997;5-7).

Menurut Pasal 7 UU No. 38/2004 tentang Jalan, sistem jaringan jalan meliputi jaringan jalan primer dan sekunder. Sistem jaringan jalan primer melayani distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. System jaringan jalan sekunder melayani distribusi barang dan jasa perkotaan. , (Putranto. S, 2016;152).

Perkembangan dari lahan (tata ruang) yang semula tidak berpenghuni, kemudian berpenghuni menetap dengan mengerjakan kegiatan pertanian, kerajinan tangan, perdagangan antar desa, membutuhkan pasar, yang kemudian berkembang menjadi kota, merupakan proses terbentuknya kota. Perkembangan tersebut mencerminkan pemanfaatan lahan (tata ruang wilayah) yang berubah fungsinya semakin maju, dari sector primer, sekunder dan tersier, yang dampaknya terhadap nilai lahan menjadi semakin tinggi, ,(Adisasmita. R, 2014: 10).

2.5 Perencanaan Transportasi dan Kinerja Jalan

Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 3 disebutkan :Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sementara pada ayat 4 disebutkan : Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan kata lain, bahwa berpindahnya orang/barang tersebut dari satu tempat ke tempat lainnya terjadi karena adanya sarana dan prasarana yang menyebabkan terjadinya pergerakan//perpindahan tersebut. Tempat/lokasi terjadinya perpindahan tersebut diistilahkan dengan ruang demikian juga dengan jalan yang mempunyai syarat kriteria tersendiri.

Terjadinya interaksi ruang antara pasar dan ruas jalan sebagaimana yang dijelaskan sebelumnya, mengakibatkan kinerja ruas jalan Sam Ratulangi di daerah Pasar Baru meningkat. Dalam hal ini, Indikator kinerja yang dimaksud adalah perbandingan volume per kapasitas (*v/c ratio*), kecepatan, dan kepadatan lalu lintas.

Tiga karakteristik ini kemudian dipakai untuk mencari tingkat pelayanan (*level of service*). Penjelasan untuk masing-masing karakteristik dijelaskan sebagai berikut :

2.5.1 Kapasitas Ruas Jalan;

Kapasitas adalah volume maksimum yang dapat melewati suatu potongan lajur jalan pada kondisi jalan dan lalu lintas ideal. Kondisi ideal terjadi bila :

- lebar lajur tidak kurang dari 3,5 meter;
- kebebasan lateral tidak kurang dari 1,75 meter;
- standar geometrik baik;
- hanya kendaraan ringan (*light vehicle*) yang menggunakan jalan;
- tidak ada batasan kecepatan.

Kapasitas adalah dasar untuk perhitungan kemampuan ruas untuk dapat menampung beban lalu lintas yang melewatinya. Ini juga akan menjadi ukuran dasar sisi penawaran (supply side). Rumus yang digunakan untuk menghitung kapasitas jalan kota berdasarkan MKJI 1997 adalah :

$$C = C_o \times F_{cw} \times F_{Csp} \times F_{csf} \times F_{Ccs}$$

Di mana :

C = kapasitas (smp/jam)

C_o = kapasitas dasar (smp/jam)

F_{cw} = faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

F_{Csp} = faktor penyesuaian pemisah arah

F_{csf} = faktor penyesuaian hambatan samping

F_{Ccs} = faktor penyesuaian ukuran kota

2.5.2 Kecepatan Perjalanan

Kecepatan perjalanan (*journey/travel speed*) mudah untuk diukur dan dimengerti. Kecepatan perjalanan adalah kecepatan rata-rata kendaraan untuk melewati satu ruas jalan :

$$V = L / TT \times 3600$$

Di mana :

V = kecepatan rata-rata (km/jam)

L = panjang ruas (km)

TT = waktu perjalanan rata-rata kendaraan melewati ruas (detik)

2.5.3 Kepadatan Ruas

Kepadatan ruas jalan dapat diukur dengan cara survey input – output, yaitu dengan cara menghitung jumlah kendaraan yang masuk dan keluar pada satu potongan jalan pada suatu periode waktu tertentu. Namun dalam laporan ini, kepadatan dihitung dengan rumus dasar (Salter, 1981).

$$\text{Volume} = \text{kecepatan} \times \text{kepadatan}$$

maka :

$$\text{Kepadatan} = \text{volume} / \text{kecepatan}$$

2.5.4 Tingkat Pelayanan

Pengukuran performansi yang dipergunakan merujuk pada manual yang direkomendasikan oleh US HCM yang dipresentasikan dengan tingkat pelayanan, sebuah ukuran kualitatif dari persepsi pengemudi atas kualitas perjalanan . Penjelasan kualitas jalan dengan karakteristik tingkat pelayanan dapat dijelaskan pada Tabel berikut :

Tingkat Pelayanan	Karakteristik-karakteristik	Batas Lingkup Q/C
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi , pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0.00-0.20
B	Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan	0.20-0.44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0.45-0.74

D	Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dapat ditolerir	0.75-0.84
E	Volume lalu lintas mendekati/ berada pada kapasitas. Arus tidak stabil kecepatan terkadang terhenti	0.85-1.00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume di bawah kapasitas. Antrian panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar.	>1.00

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia/MKJI 1997

Tabel 2.1 Karakteristik Tingkat Pelayanan

2.6 Jaringan Jalan

Dalam ensiklopedia bebas wikipedia indonesia dijelaskan , bahwa Jaringan Jalan adalah satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan Jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis. Sementara dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas pada Bab I Pasal 1 (12) dijelaskan bahwa Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Berdasarkan Lingkup Pengaturan, jalan dikelompokkan menurut Peruntukan, Sistem, Fungsi, Status dan Kelas.

1. Berdasarkan Peruntukan, jalan dikelompokkan sebagai :
 - a. Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, termasuk disini adalah Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Tol.
 - b. Jalan Khusus adalah jalan yang tidak diperuntukkan untuk lalu lintas umum. Termasuk dalam kelompok ini adalah jalan kehutanan, jalan pertambangan, jalan inspeksi pengairan, minyak & gas, jalan yang dimaksud untuk pertahanan & keamanan dan jalan komplek.
2. Berdasarkan Sistem, jaringan jalan dikelompokkan sebagai Sistem Jaringan Jalan :
 - a. Jaringan Jalan Primer adalah system jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah, yang menghubungkan simpul jasa

distribusi yang berwujud kota. Jaringan tersebut menghubungkan dalam satu satuan wilayah pengembangan, yang menghubungkan secara menerus kota, yang berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL).

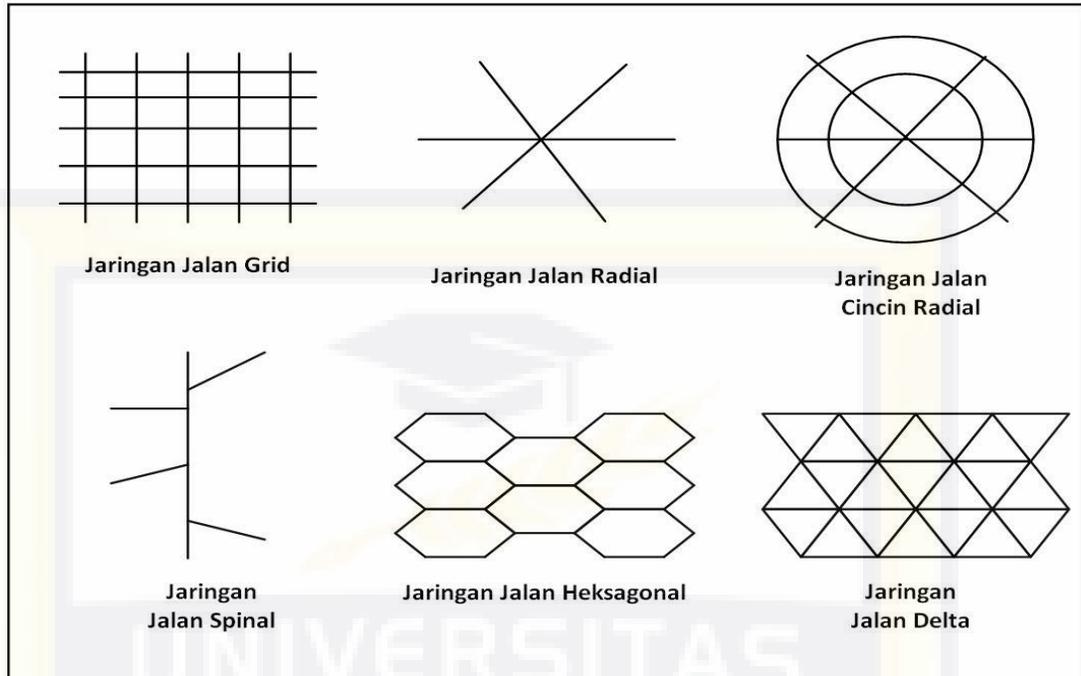
- b. Jaringan Jalan Sekunder adalah system jaringan jalan dengan peran pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan, yang menghubungkan antar dan dalam pusat-pusat kegiatan di dalam kawasan perkotaan.
3. Berdasarkan Fungsi, dalam system jaringan jalan primer maupun sekunder, tiap ruas mempunyai fungsi masing-masing, yakni :
 - a. Jalan Arteri, adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, jumlah jalan masuk dibatasi. Berdasarkan tingkat pengendalian jalan masuk, maka jalan Arteri bisa dibedakan menjadi Jalan Bebas Hambatan (Freeway), Jalan Expressway dan Jalan Raya (Highway). Dalam Jalan Bebas Hambatan, semua jalan akses secara penuh dikendalikan dan tanpa adanya persimpangan sebidang. Jalan Expressway, pengendalian jalan masuk secara parsial dan boleh adanya persimpangan sebidang, secara terbatas. Sedang Jalan Raya, pengendalian secara parsial dan boleh adanya persimpangan sebidang.
 - b. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata sedang dan jalan masuk dibatasi.
 - c. Jalan Lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan local dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rendah dan jumlah jalan masuk, tidak dibatasi.
 - d. Jalan Lingkungan, jalan yang melayani angkutan lingkungan, dengan ciri perjalanan jarak dekat dan dengan kecepatan rendah.
 4. Pengelompokan Jalan berdasarkan Status, terdiri dari :
 - a. Jalan Nasional adalah jalan umum yang menghubungkan antar ibukota Propinsi, negara atau jalan yang bersifat strategis nasional. Sebagai penanggung jawab, pengaturan, pembinaan dan pengawasan jalan ini adalah Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah bertanggung jawab yang berkaitan dengan pembangunan.

- b. Jalan Propinsi, adalah jalan umum yang menghubungkan Ibukota Propinsi dengan Ibukota Kabupaten/Kota, atau antar kota, atau antar Kota atau antar Ibukota Kabupaten, atau antar Ibukota Kabupaten dengan Kota atau jalan yang bersifat strategis regional. Penanggung jawab penyelenggaraan adalah Pemerintah Propinsi.
- c. Jalan Kabupaten, adalah jalan umum yang menghubungkan Ibukota Kabupaten dengan Kecamatan, antar Ibukota Kecamatan, Ibukota Kabupaten dengan Pusat Kegiatan Lokal atau antar Pusat Kegiatan Lokal dan jalan Strategis Lokal di daerah Kabupaten, serta janrangan jalan sekunder di daerah Kabupaten. Penanggung jawab adalah Pemerintah Kabupaten.
- d. Jalan Kota, adalah jalan umum dalam sistem sekunder yang menghubungkan antar pusat kegiatan lokal dalam kota, menghubungkan pusat kegiatan local dengan persil, menghubungkan antar persil, menghubungkan antar pusat pemukiman. Tanggung jawab dalam penyelenggaraan ada pada Pemerintah Kota.
- e. Jalan Desa, adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan di dalam Desa dan antar pemukiman. Sebagai penanggung jawab penyelenggaraan ada pada Pemerintah Kabupaten dan Desa.

Ditinjau dari sisi penyediaan (supply), keberadaan jaringan jalan yang terdapat dalam suatu kota sangat menentukan pola jaringan pelayanan angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi jenis jaringan, klasifikasi, kapasitas, serta kualitas jalan.

2.6.1 Jenis Jaringan Jalan

Beberapa jenis ideal jaringan jalan (Morlok, 1978: 682) adalah jaringan jalan grid (kisi-kisi), radial, cincin-radial, spinal (tulang belakang), heksagonal, dan delta. Gambar berikut menggambarkan jenis jaringan jalan tersebut.



Gambar 2.5 Jenis – jenis Jaringan Jalan

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 CBD. 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. Ada bentuk lainnya bersifat abstrak yang memang mungkin untuk diterapkan tetapi tampaknya tidak pernah dipakai, yaitu jaringan jalan heksagonal. Keuntungan jaringan jalan ini adalah adanya persimpangan-

persimpangan jalan yang berpencair dan mengumpul tetapi tanpa melintang satu sama lain secara langsung.

2.6.2 Klasifikasi Jalan

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, bahwa Jalan mempunyai suatu sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki (Setijowarno dan Frazila, 2001: 107). Menurut peranan pelayanan jasa distribusinya, sistem jaringan jalan terdiri dari:

1. **Sistem jaringan jalan primer**, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota;
2. **Sistem jaringan jalan sekunder**, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

Klasifikasi jalan menurut kelasnya dalam Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Lalu Lintas Jalan adalah sebagai berikut:

1. **Jalan kelas I**, jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan maksimal lebar 2.500 mm, panjang 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat > 10 ton;
2. **Jalan kelas II**, jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan maksimal lebar 2.500 mm, panjang 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat maksimal 10 ton;
3. **Jalan kelas III A**, jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan maksimal lebar 2.500 mm, panjang 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat maksimal 8 ton;
4. **Jalan kelas III B**, jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan maksimal lebar 2.500 mm, panjang 12.000 mm, dan muatan sumbu terberat maksimal 8 ton;
5. **Jalan kelas III C**, jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan maksimal lebar 2.100 mm, panjang 9.000 mm, dan muatan sumbu terberat maksimal 8 ton;

2.6.3 Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan adalah volume maksimum dimana lalu lintas dapat lewat sepanjang jalan tersebut pada keadaan tertentu. Hal ini berguna sebagai tolok ukur dalam penetapan keadaan lalu lintas sekarang atau pengaruh dari usulan pengembangan baru.

Kapasitas jalan di perkotaan biasanya ditentukan oleh kemampuan kendaraan yang dilewatkan/dilepaskan oleh persimpangan. Jaringan jalan terdiri dari persimpangan dan link, dan masing-masing komponen ini mempunyai karakter fisik yang mempengaruhi arus lalu lintas maksimum yang dapat dilewatkan. Arus lalu lintas juga bergantung kepada bentuk pergerakan kendaraan dan pejalan kaki pada keseluruhan jaringan, sesuai geometrik dan jumlah ruang jalan yang tersedia.

Kapasitas jalan bergantung pada kondisi yang ada, termasuk:

1. Sifat fisik jalan (seperti: lebar, jumlah dan tipe persimpangan, alinyemen, permukaan jalan dll).
2. Komposisi lalu lintas dan kemampuan kendaraan (seperti: proporsi berbagai tipe kendaraan dan kemampuan penampilannya)
3. Kondisi lingkungan dan operasi (yaitu: cuaca, tingkat aktivitas pejalan kaki)

2.6.4 Kualitas Jalan

Kualitas jalan berkaitan dengan kondisi jalan dan permukaan jalan. Ruas jalan-ruas jalan dengan permukaan jalan yang rusak mengakibatkan tingkat mobilitas yang rendah, karena kendaraan tidak dapat bergerak dengan lancar, mengalami banyak hambatan dan tundaan. Kualitas jalan yang baik selain memberikan kemudahan bergerak di atas jalan raya juga terpenuhinya unsur keamanan dalam berkendara.

Keterkaitan karakteristik jaringan jalan dengan angkutan umum adalah pada rute pelayanan. Penentuan rute pada suatu wilayah kota harus mempertimbangkan jaringan jalan yang tersedia agar dapat memberikan akses yang baik terhadap pembangkit lalu lintas. Sementara itu dalam menentukan dimensi angkutan yang beroperasi pada sebuah rute harus sesuai dengan klasifikasi jalan yang tersedia, sehingga tidak menimbulkan gangguan dalam perjalanannya

2.7 Penelitian Terdahulu

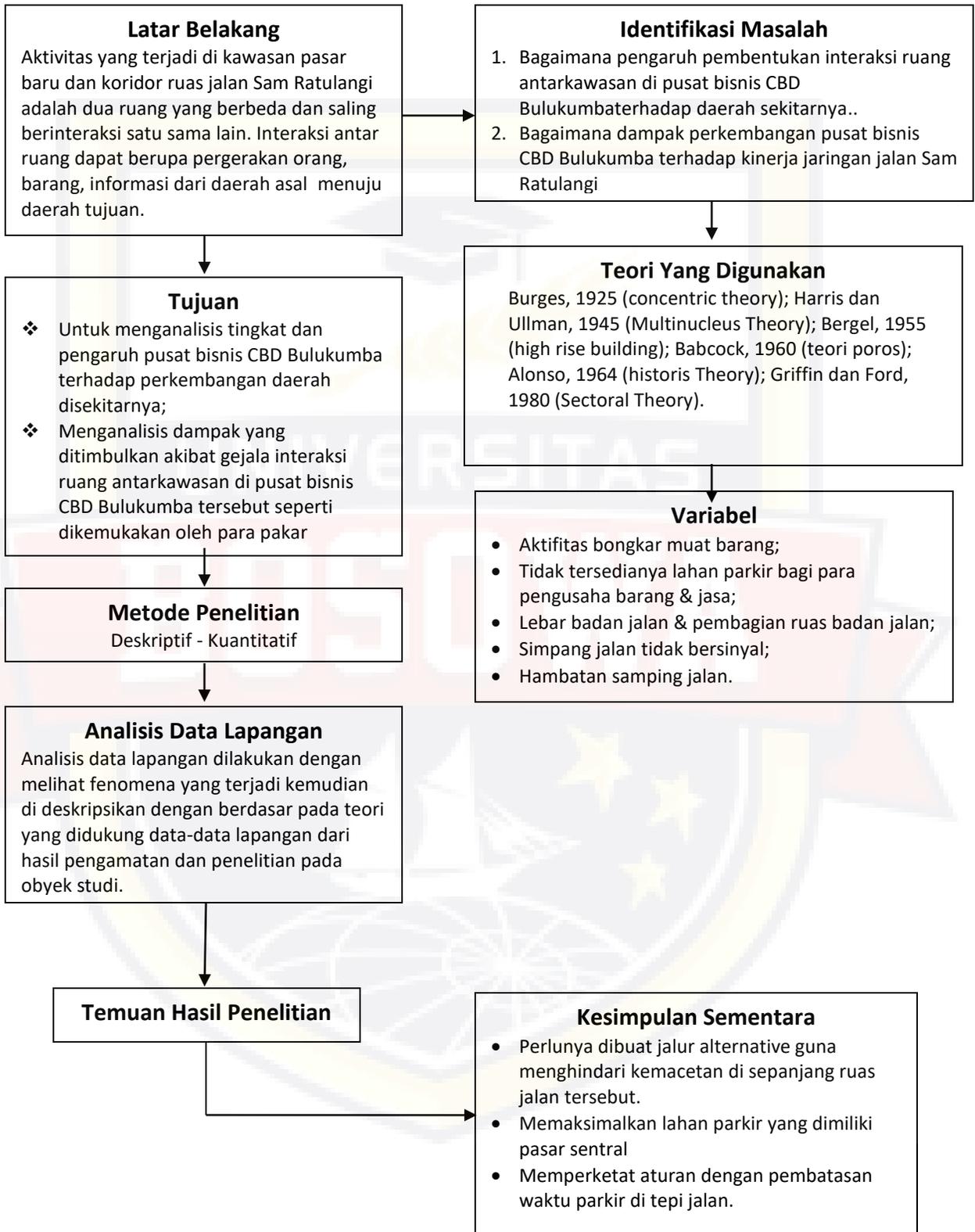
Penelitian ini merupakan penelitian yang pertama kali dilaksanakan di Bulukumba. Beberapa penelitian sebelumnya seperti yang dapat kita lihat pada table dibawah ini yang berkaitan dengan penelitian ini yang juga dijadikan sebagai acuan dalam penelitian ini adalah :

No.	NAMA PENELITI	TAHUN	JENIS PENELITIAN	JUDUL	SIMPULAN
1	Arief Subechi Widodo	2007	Tesis	Analisis Dampak Lalu – Lintas (ANDALALIN) pada Pusat Perbelanjaan Yang Telah Beroperasi Ditinjau Dari Tarikan Perjalanan (Studi Kasus Pada Pacific Mall Tegal)	Dalam penelitian tersebut Zona-zona aktivitas berkedudukan sebagai zona penarik perjalanan. Salah satuzona aktifitas tersebut adalah pusat perbelanjaan. Pusat perbelanjaan Pacific Mallyang terletak di pusat kota Tegal memiliki intensitas kegiatan yang cukup tinggi. Interaksi yang terjadi antara penjual dan pembeli di pusat perbelanjaan tersebut akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas di sekitar komplek pusat perbelanjaan yang akan menimbulkan permasalahan diantaranya terjadinya peningkatan volume lalulintas pada ruas jalan yang berada di sekitar pusat perbelanjaan Pacific Mall.

2	Muhammad Kasan	2009	Jurnal Teknik	Dampak Pusat Perbelanjaan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Wolter Monginsidi Kota Palu (Studi kasus: Swalayan Palu Mitra Utama)	Dalam penelitian tersebut aktivitas-aktivitas pada Swalayan PMU dapat menurunkan kapasitas jalan dari 5130 smp/jam menjadi 4308 smp/jam dan Kecepatan kendaraan berkurang dari 42,99 km/jam menjadi 34,20 km/jam. Berdasarkan analisa Derajat kejenuhan, Jalan Walter Monginsidi pada Tahun 2012 akan mengalami kemacetan dengan nilai Derajat kejenuhan mencapai 0,78.
3	Endang Sulistyowati dan Putu Gde Ariastita	2014	Jurnal Teknik	Penentuan Aktivitas Perdagangan dan Jasa di Kawasan Jalan Panglima Sudirman	Dalam penelitian tersebut sebuah pengaturan aktivitas dengan klasifikasi diijinkan, terbatas, bersyarat dan dilarang. Aktivitas yang diijinkan antara lain adalah aktivitas yang umumnya memiliki kavling <400 m ² , jenis gangguan ringan dan aktivitas yang sesuai dengan skala pelayanan.

Adapun yang membedakan penelitian ini dengan yang sebelumnya adalah, pada penelitian ini lebih melihat fenomena yang diakibatkan interaksi antar kawasan pusat bisnis pada sector CBD dan hubungannya dengan kinerja ruas jalan di Kota Bulukumba.

Kerangka Pikir



BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian diskriptif kuantitatif yaitu menganalisis pengukuran secara kuantitas terhadap variabel yang dikaji atau dianalisis. Alat yang digunakan untuk menganalisis menggunakan statistik deskriptif artinya bahwa statistik yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis statistik hasil penelitian (Sugiyono,2007).

Berdasarkan uraian diatas maka ada dua cara yang dapat dilakukan dalam penelitian ini :*Pertama*,dengan survey lapangan yang akan digunakan untuk mengkaji kondisi jalan beserta aktivitas yang terjadi didalamnya dengan maksud untuk mengetahui permasalahan dan mendapatkan informasi serta data yang ada di lokasi penelitian. *Kedua* penelitian ini juga untuk lebih mengetahui interaksi antar kawasan pusat bisnis dengan kawasan lain yang ada disekitarnya, seperti kawasan perumahan, perkantoran dan pergudangan.

3.2 Desain Penelitian

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan ekonomi dasar masyarakat Kabupaten Bulukumba serta semakin sempitnya lahan pertanian di kota akibat perkembangan aktifitas perdagangan barang dan jasa di kawasan bisnis pasar baru Bulukumba, semakin mendorong timbulnya interaksi kontak langsung antara para produsen dan konsumen serta hubungannya dengan sarana transportasi sebagai alat penghubung.

Beberapa hal menarik yang menjadi perhatian penulis adalah, timbulnya rentang waktu yang relative cepat dalam kurun waktu satu dekade terakhir terkait perkembangan tata guna lahan di lokasi studi yang mana hubungannya dengan perkembangan perekonomian di kawasan tersebut. Diantaranya adalah terjadinya perubahan signifikan pada lahan pertanian menjadi area kompleks perumahan serta ruko/pusat perdagangan atau perkantoran dan bank pemerintah/swasta disepanjang ruas jalan Dr.. Sam ratulangi Bulukumba.

Akibatnya secara langsung maupun tidak langsung sangat mempengaruhi kinerja ruas jalan tersebut yang mengakibatkan terjadinya tundaan/perlambatan pergerakan, Disisi lain, bahwa akibat

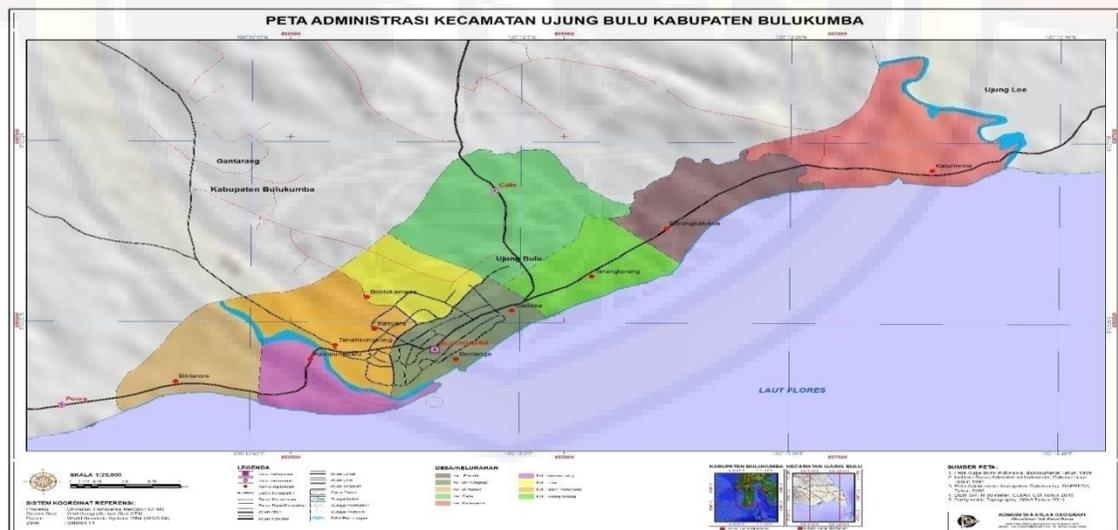
terjadinya hambatan samping dari jejeran kendaraan yang berada disepanjang jalan serta aktivitas bongkar muat barang yang dilakukan oleh para pelaku pasar juga menjadi salah satu factor utama terjadinya perlambatan arus kendaraan. Dalam hal ini, indikator kinerja yang dimaksud adalah perbandingan volume per kapasitas (*v/c ratio*), kecepatan, dan kepadatan lalu lintas. Perubahan pola ruang jalan serta banyaknya produsen /konsumen yang tidak mematuhi peraturan dalam bentuk kebijakan pemerintah daerah yang juga menjadi factor penghambat laju kendaraan sehingga mengakibatkan kinerja ruas jalann semakin meningkat.

3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

3.3.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dini dilaksanakan di Kota Bulukumba tepatnya di Kawasan Kompleks Pasar Baru Jalan Sam Ratulangi, dengan pertimbangan :

- 1) Lokasi tersebut merupakan titik simpul dari pertemuan para pedagang dan pengusaha dalam melakukan transaksi jual beli;
- 2) Ruas jalan merupakan jalan penghubung antar kota Bulukumba dan Kota Tanete – Sinjai;
- 3) Terdapat terminal, pusat pertokoan dan perkantoran serta bank swasta yang merupakan penggerak ekonomi masyarakat kota Bulukumba; dan,
- 4) Seringkali terjadi perlambatan pergerakan (*attraction*) akibat banyaknya kendaraan dan aktiviitas yang terjadi di ruas jalan tersebut.



Gambar 3.1 Peta Wilayah Administrasi Kota Bulukumba

Sumber : Peta Tematikindo, 2016

3.3.2 Waktu Penelitian

Adapun waktu pelaksanaan penelitian akan dilaksanakan kurang lebih selama 4 (empat) bulan dimulai dari bulan Mei tahun 2017 sampai Agustus 2017. Penelitian ini akan dilaksanakan secara bertahap mulai dari observasi, penyebaran kuesioner kepada responden, dan selanjutnya dilakukan analisis hingga akhir bulan Agustus 2017. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

	Uraian Kegiatan	Waktu Pelaksanaan															
		Juni 2017				Juli 2017				Agustus 2017				September 2017			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	3	1	2	3	4
A. PERSIAPAN																	
	- Observasi lapangan																
	- Mengurus Ijin Penelitian																
B. PELAKSANAAN																	
	- Seminar Proposal																
	- Pengumpulan Data																
	- Penyebaran Kuisisioner																
C. PENYELESAIAN																	
	- Penyusunan Penelitian																
	- Analisis Data																
	- Pengolahan Data																
	- Seminar Hasil																
	- Seminar Tutup																

Tabel 3.1 JADWAL PENELITIAN

3.4 Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini data yang dibutuhkan adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari sumbernya berupa tanggapan atau pendapat responden yang berhubungan dengan preferensi konsumen yang menyebabkan datang ke lokasi studi.

Sementara data sekunder dalam penelitian ini merupakan data yang diperoleh dari sumber lain misalnya dengan menyalin atau mengutip data dalam bentuk yang sudah jadi. Data sekunder tersebut diperoleh dari referensi dan Informasi yang divisualisasikan oleh instansi /dinas terkait.

Jenis data dalam penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut:

- a. Faktor Internal yang berpengaruh terhadap preferensi masyarakat berupa tingkat pendapatan, serta motivasi/alasan untuk datang ke wilayah studi.
- b. Faktor Eksternal yang berpengaruh terhadap preferensi masyarakat berupa Lokasi, ketersediaan aktivitas, aksesibilitas, tata guna tanah dan kenyamanan dalam berbelanja.
- c. Data Fisik wilayah studi yaitu data yang dapat digunakan untuk melihat karakteristik kondisi fisik di wilayah penelitian.

Secara rincian kebutuhan data penelitian yang akan digunakan dalam penelitian berdasarkan jenis dan sumber data dapat dilihat pada tabel berikut :

Jenis Data	Variabel	Jenis Survey		S	Penggunaan	Sumber Data
		P				
		O	Q			
Data fisik ekonomi dan sosial wilayah studi	Luas wilayah			x	Untuk memberikan gambaran umum mengenai wilayah studi	DP3 Kab. Blk
	Kondisi geografis			x		DBM Kab. Blk
	Penggunaan lahan			x		BPS Kab. Blk
	Kependudukan			x		Bappda Blk
	Kondisi sosial ekonomi	x		x		
Sistem aktivitas di jln Dr. Sam Ratulangi	Mall Mega Zanur	x				
	Perdagangan dan jasa	x				
	Bank swasta	x				
	Kantor Pemerintah	x				
Bangkitan perjalanan/ pergerakan	Kapasitas ruas jalan	x			Pembentukan faktor-faktor internal yang mempengaruhi aktivitas kawasan perdag.	
	Kecepatan prjalanan	x				
	Kepadatan ruas jalan	x	x			
	Tingkat pelayanan	x				

Ket. O = Observasi
Q = Quisioner

S = Survey
P = Primer

Tabel 3.2
Matriks Kebutuhan Data Penelitian

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dimaksud untuk mendapatkan data yang dibutuhkan sebagai bahan masukan untuk tahap analisis berikutnya. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan dilakukan untuk mengetahui lokasi penelitian dan memperoleh data sekunder untuk melengkapi data primer. Observasi lapangan dalam penelitian ini dengan pengambilan visualisasi gambar dilapangan untuk memperkuat fakta yang ditemukan. Instrument yang digunakan dalam observasi ini adalah kamera digital dan catatan pengamatan lapangan. Obeservasi dalam penelitian dengan melihat secara langsung

kondisi jalan yang masuk wilayah studi baik mengenai sarana dan prasarana pendukung serta aktivitas yang terjadi didalamnya.

2. Kuesioner

Penyebaran kuisisioner serta wawancara langsung dengan menggunakan kuesioner diajukan kepada responden untuk mendapatkan data primer yang akurat dan terpercaya.

Kuesioner merupakan daftar pertanyaan yang didistribusikan kepada responden untuk diisi dan dikembalikan atau dapat dijawab langsung dibawah pengawasan peneliti. Kuesioner dalam penelitian ini menggunakan sifat pernyataan/pertanyaan tertutup yaitu kuesioner yang terdiri dari pertanyaan/pernyataan dengan sejumlah jawaban tertentu sebagai pilihan seputar factor kedatangan/tujuan dalam perjalanan lewat hingga singgah di wilayah studi.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data sekunder yang digunakan sebagai data pendukung/pelengkap dari data primer. Teknik ini dilakukan pada pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan penelitian dengan mencari berbagai informasi terkait aktivitas/interaksi diwilayah studi. Dokumentasi ini dapat diperoleh dari dokumen resmi instansi terkait maupun developer yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

3.6 Populasi dan Sampel

3.6.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2004).

Populasi merupakan totalitas semua nilai-nilai yang mungkin daripada karakteristik tertentu sejumlah objek yang ingin dipelajari sifatnya. Bailey (1978) menyatakan populasi atau *universe* ialah jumlah keseluruhan dari unit analisis, sedangkan Spiegel (1961) menyatakan pula bahwa populasi adalah keseluruhan unit (yang telah ditetapkan)

mengenai dan darimana informasi yang diinginkan. Justru karena itu populasi penelitian dapat berbeda-beda sesuai dengan masalah yang akan diselidiki. Populasi itu dapat berupa manusia, benda, objek tertentu, peristiwa, tumbuh-tumbuhan, hewan, dan sebagainya. Pendapat diatas diperkuat lagi oleh pendapat berikut. Sax (1978) menyatakan bahwa ... populasi adalah keseluruhan manusia yang terdapat dalam area yang telah ditetapkan, sedangkan Tuckman mengemukakan bahwa populasi atau target populasi adalah kelompok darimana peneliti mengumpulkan informasi dan kepada siapa kesimpulan akan digambarkan. (Yusuf, M. 2014. Hal : 147-148).

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah jumlah kendaraan yang berada di Kabupaten Bulukumba berdasarkan data sekunder dari instansi terkait sebagaimana table berikut ini.

Tabel 3.3 JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR MENURUT JENISNYA DI KABUPATEN BULUKUMBA TAHUN 2016

NO	JENIS KENDARAAN	JENIS PLAT		JUMLAH
		HITAM	KUNING	
1	Sedan	35 Unit	---	35 Unit
2	Jeep	129 Unit	---	129 Unit
3	Minibus / ST. Wagon	2.961 Unit	504 Unit	3.465 Unit
4	Micro Bus	1 Unit	2 Unit	3 Unit
5	Pick Up	1.867 Unit	4 Unit	1.871 Unit
6	Truck	22 Unit	6 Unit	28 Unit
7	Truck Tangki	4 Unit	---	4 Unit
8	Light Truck	318 Unit	28 Unit	346 Unit

9	Dump Truck	72 Unit	16 Unit	88 Unit
10	Ambulans	1 Unit	---	1 Unit
JUMLAH		5.410 Unit	560 Unit	5.970 Unit

Sumber : Kantor Samsat, 2016

Populasi dapat digolongkan kedalam dua jenis, yaitu :

- a. Populasi terbatas (*definite*), yaitu obyek penelitian yang dapat dihitung, seperti : luas area sawah, jumlah ternak, jumlah murid, dan jumlah mahasiswa.
- b. Populasi tidak terbatas (*indefinite*), yaitu obyek penelitian yang mempunyai jumlah tak terbatas, atau sulit dihitung jumlahnya, seperti : tinta, air, pasir di pantai, padi di sawah, atau beras di gudang.

3.6.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono,2004).

Dalam menentukan ukuran sampel (*sample size*) dapat digunakan berbagai rumus statistic, sehingga sampel yang diambil dari populasi itu benar-benar memenuhi persyaratan tingkat kepercayaan yang dapat diterima dan kadar kesalahan sampel (*sampling errors*) yang mungkin ditoleransi.

Penarikan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *Staratified Random Sampling* (pengambilan sampel acak terstratifikasi) ialah sebuah sampel yang diambil pada populasi yang tidak homogen untuk dapat menggambarkan secara tepat mengenai sifat-sifat populasi yang heterogen, maka populasi yang bersangkutan harus dibagi-bagi dalam lapisan-lapisan (*strata*) yang seragam dan dari tiap strata diambil sampel secara acak. Teknik ini diambil dengan pertimbangan ada perbedaan tingkat/keinginan para pengguna memasuki wilayah studi yang di bagi menjadi tiga strata yaitu (rendah, menengah dan tinggi) dan kemudian sampel diambil secara acak dari tiap strata tersebut. Melalui cara pengelompokan ini diharapkan sampel yang terambil dapat

mewakili semua kelompok yang ada sehingga ada jaminan tidak ada kelompok yang terabaikan

Dalam menetapkan banyaknya sampel yang diambil dari setiap populasi diasumsikan memiliki probability yang diteliti sebesar 90% dengan kesalahan 10% yang akan diambil di masing-masing populasi dapat dihitung dengan menggunakan rumus Slovin menurut Kuncoro (2008) sebagai berikut:

$$n = N / (Nd^2 + 1)$$

Dimana n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

d = Derajat kecermatan

Dalam hal ini nilai d dianggap 10% yang berarti tingkat keakuratannya 90%. Berdasarkan rumus di atas, jumlah populasi 5.970 unit (N) dan derajat kecermatan (d) 10% maka jumlah sampel yang diperoleh adalah :

$$\begin{aligned} n &= N / (Nd^2 + 1) \\ &= 5.970 / (5.970 \cdot (0,1)^2 + 1) \\ &= 98,36 = 99 \text{ sampel} \end{aligned}$$

Dengan nilai kritis sebesar 10% maka jumlah ukuran sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 99 unit. Dengan mempertimbangkan kemungkinan angket yang tidak dikembalikan oleh responden maka ukuran sampel akan menjadi 100 unit.

Pengambilan sampel dilakukan secara acak dengan menggunakan metode alokasi proporsional sampel dihitung dengan menggunakan rumus dibawah ini dengan jumlah sampel total (n) menurut Nasir (1999:356)

$$n_1 = (N_1 / N) \times n$$

Dimana n_1 = Jumlah sampel

N_1 = Jumlah populasi

n = Jumlah sampel seluruhnya

N = Jumlah populasi seluruhnya

Untuk mobil/kendaraan roda empat jenis Minibus/ST. Wagon dengan jumlah populasi 3.465 unit (N1)

$$\begin{aligned}
 n1 &= (N1 / N) \times n \\
 &= (3.465 / 5.970) \times 100 \\
 &= 58,04 = 58 \text{ sampel}
 \end{aligned}$$

Dari hasil perhitungan diperoleh jumlah sampel yang akan diambil pada kendaraan roda empat jenis Minibus / ST. Wagon sebanyak 58 unit. Untuk lebih jelasnya sampel yang didapat untuk masing-masing jenis dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3.4 JUMLAH POPULASI DAN SAMPEL TIAP STARATA

No	Jenis Kendaraan	Strata	Populasi	Sampel
1	Minibus / ST. Wagon	Besar	3.465 Unit	58 unit
2	Pick Up	Besar	1.871 Unit	31 unit
3	Light Truck	Sedang	346 Unit	6 unit
4	Jeep	Sedang	129 Unit	2 unit
5	Dump Truck	Sedang	88 Unit	2 unit
6	Sedan	Kecil	35 Unit	1 unit
7	Truck	Kecil	28 Unit	1 unit
8	Truck Tangki	Kecil	4 Unit	4 Unit
9	Micro Bus	Kecil	3 Unit	3 Unit
10	Ambulans	Kecil	1 Unit	1 Unit

Sumber : Data Olahan, 2017

3.7 Variabel

Variabel- variabel penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Faktor Internal, merupakan faktor utama dari segi ekonomi dan social yang terdapat dalam setiap individu masyarakat yang melatar belakangi kenginan untuk datang di wilayah studi, diantaranya :

- c. Beberapa individu/masyarakat mulai berdatangan dengan membentuk sentra ekonomi berupa bangunan ruko sebagai penggerak utama ekonomi masyarakat;
 - d. Terpusatnya system perekonomian di wilayah studi yang mengakibatkan berkembangnya beberapa kompleks perumahan yang dibangun oleh beberapa developer/pengembang;
 - e. Beberapa kantor pemerintahan serta bank swasta dan mall mega zanur mulai didirikan dan hal ini mengakibatkan timbulnya *attraction* dari beberapa kendaraan yang keluar masuk di wilayah studi semakin meningkat.
2. Factor Eksternal, merupakan factor dari akibat yang ditimbulkan oleh factor internal tersebut diatas yang mengakibatkan hubungan terhadap kinerja ruas jalan di wilayah studi, diantaranya :
- a. Terjadinya bongkar muat barang pada hari kerja dan sedikit di hari libur;
 - b. Timbulnya hambatan samping akibat para konsumen berdatangan untuk melakukan transaksi jual beli barang;
 - c. Tidak tersedianya lahan parkir yang cukup;
 - d. Meningkatnya kinerja ruas jalan akibat adanya perlambatan gerakan dari laju kendaraan yang melalui wilayah studi.

3.8 Teknik Analisis

3.8.1 Skoring/Pembobotan

Skoring yang dilakukan terhadap jawaban yang diperoleh dari responden terhadap item pertanyaan dalam kuisisioner menggunakan Skala *Likert* yaitu skala untuk mengukur sikap, pendapat masyarakat terhadap faktor yang mempengaruhi dalam kinerja ruas jalan dan kondisi CBD di wilayah studi. Dengan skala *likert* maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel (Sugiyono,2004,107). Penggunaan skala untuk menggambarkan urutan, interval atau rasio pengukuran satu variabel yang diekspresikan dalam satu skor numerik atau menentukan jumlah alternative jawaban data yang sifatnya ordinal dengan menggunakan metode penilaian akhir. Skala umumnya digunakan dalam suatu situasi dimana peneliti ingin mengukur bagaimana perasaan individu terhadap sesuatu.

Untuk pertanyaan mengenai preferensi masyarakat terhadap kondisi dan situasi pada kinerja ruas jalan yang dihubungkan dengan interaksi antar ruang diberikan skoring atau bobot yang mempunyai gradasi yaitu “sangat memuaskan”, “memuaskan”, ‘cukup memuaskan”, “kurang memuaskan”, ”tidak memuaskan” dengan interval bobot 5 sampai 1, sebagaimana dalam tabel berikut:

**Tabel 3.5 Skoring Terhadap Hasil Kuisisioner
(Variabel Preferensi Masyarakat Terhadap Kinerja Ruas Jalan)**

Factor-factor yang berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan	Kriteria Jawaban	Bobot / Skor
a. Kondisi Jalan	Cukup Memuaskan	4
b. Kecepatan	Memuaskan	3
c. Kepadatan	Memuaskan	3
d. Hambatan Samping	Kurang Memuaskan	2
e. Bongkar Muat Barang	Tidak Memuaskan	1

Sumber : Penulis 2017

3.8.2 Analisis Statistik Deskriptif Kuantitatif

Analisis statistik deskriptif kuantitatif dilakukan terhadap jawaban yang diperoleh untuk setiap item pertanyaan yang diajukan kepada responden tentang faktor-faktor yang dipertimbangkan dalam pemilihan lokasi pasar. Analisis statistik deskriptif kuantitatif dilakukan dengan bantuan tabel distribusi frekwensi dimana kriteria jawaban dengan frekwensi kemunculan terbanyak dianggap sebagai kriteria yang dominan terhadap kriteria lainnya, sehingga dapat diketahui faktor-faktor yang menjadi preferensi masyarakat dalam hal pemilihan lokasi perdagangan barang dan jasa.

Analisis kuantitatif dengan bantuan tabel distribusi frekwensi juga digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap perkembangan kota Bulukumba untuk selanjutnya akan dilakukan analisis korelasi untuk mengetahui besar pengaruh faktor tersebut.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Pengumpulan Data

4.1.1 Gambaran Umum Wilayah Studi

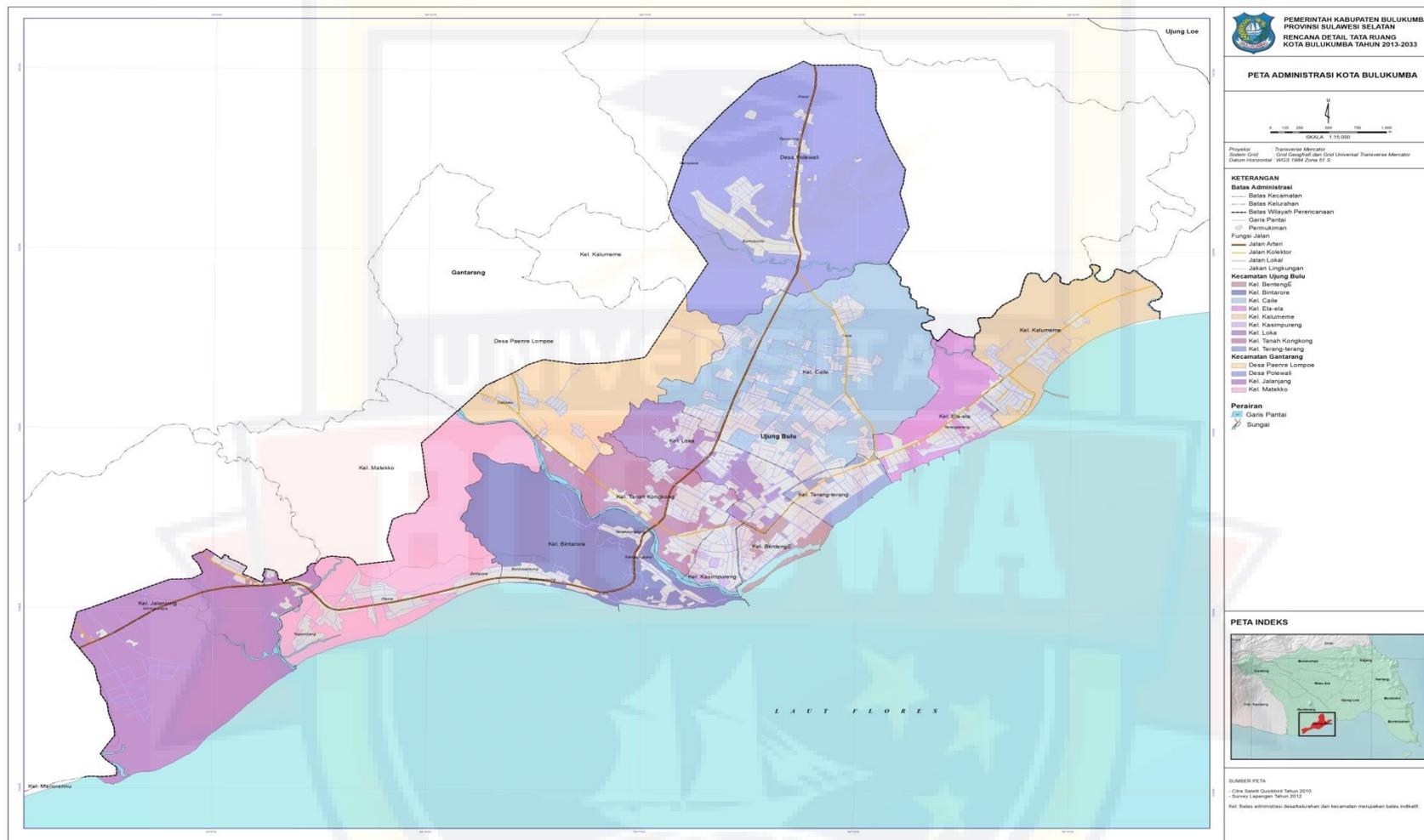
a. Letak dan Batas Kawasan

CBD (*Central Business District*) terletak di Jalan DR. Sam Ratulangi merupakan pusat perekonomian di kota Bulukumba tepatnya berada di Kelurahan Caile Kecamatan Ujung Bulu, dengan batas-batas wilayahnya sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : Jalan Bayangkara, Mall Mega Zanur
2. Sebelah Timur : Pasar Baru, Kantor Dinas PU, Terminal, Kawasan Pertokoan dan Kawasan Perumahan
3. Sebelah Selatan : Jalan Lanto Dg Pasewang
4. Sebelah Barat : Kawasan Pertokoan, Kawasan Perumahan, Stadion Mini, Bank Swasta

1) Tinjauan Tata Ruang

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang RTRWN dan dirincikan kedalam RTRW Propinsi Sulawesi Selatan Tahun 2009 – 2029, Kabupaten Bulukumba ditentukan sebagai PKW dan distrategikan sebagai salah satu kawasan perkotaan dalam perkembangan akses pelayanan perkotaan dan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi wilayah. Kabupaten Bulukumba yang berkedudukan sebagai PKW termasuk sebagai kawasan yang akan dikembangkan dalam peningkatan interkoneksi antarkawasan perkotaan, pengembangan pusat pertumbuhan baru di kawasan yang potensial dan belum terlayani oleh pusat pertumbuhan yang ada, pengendalian perkembangan kawasan perkotaan, khususnya daerah pantai dan daerah irigasi teknis dan berperan dalam mendorong kawasan perkotaan dan pusat-pusat pertumbuhan agar lebih produktif, kompetitif dan lebih kondusif untuk hidup dan berkehidupan secara berkelanjutan, serta lebih efektif dalam mendorong pengembangan wilayah sekitarnya. Kawasan dimana CBD (*Central Business District*) berada merupakan peruntukan untuk kawasan perdagangan umum dengan sub kawasan perdagangancampuran. Dengan demikian, keberadaannya tersebut telah sesuai dengan RDTRK.



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Bulukumba

2) Penduduk

Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis suatu daerah/negara selama kurang lebih enam bulan dan atau mereka yang berdomisili kurang dari enam bulan tetapi bertujuan menetap.

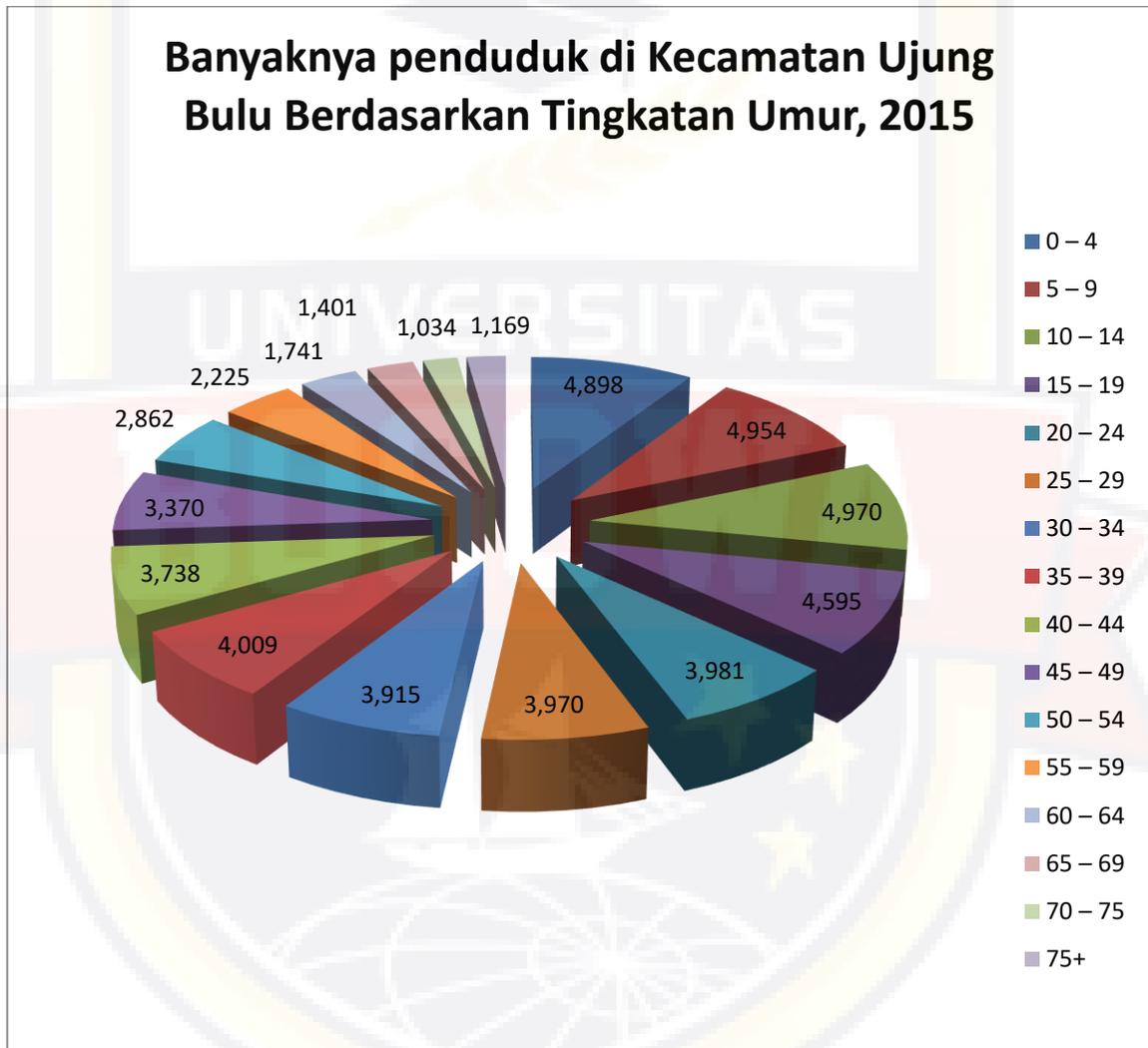
Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, bahwa jumlah penduduk Kabupaten Bulukumba dapat dikategorikan dari kelompok umur serta domisili disuatu wilayah kelurahan dalam Kecamatan Ujung Bulu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table dibawah ini.

Tabel 4.1 Banyaknya Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kecamatan Ujung Bulu (Orang), 2015

Kelompok Umur	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)
0 – 4	2.521	2.377	4.898
5 – 9	2.554	2.400	4.954
10 – 14	2.556	2.414	4.970
15 – 19	2.353	2.242	4.595
20 – 24	1.933	2.048	3.981
25 – 29	1.872	2.098	3.970
30 – 34	1.809	2.106	3.915
35 – 39	1.890	2.119	4.009
40 – 44	1.763	1.975	3.738
45 – 49	1.558	1.812	3.370
50 – 54	1.296	1.566	2.862
55 – 59	1.048	1.177	2.225
60 – 64	802	939	1.741
65 – 69	616	785	1.401

70 – 75	430	604	1.034
75+	441	728	1.169
Jumlah	25.442	27.390	52.832

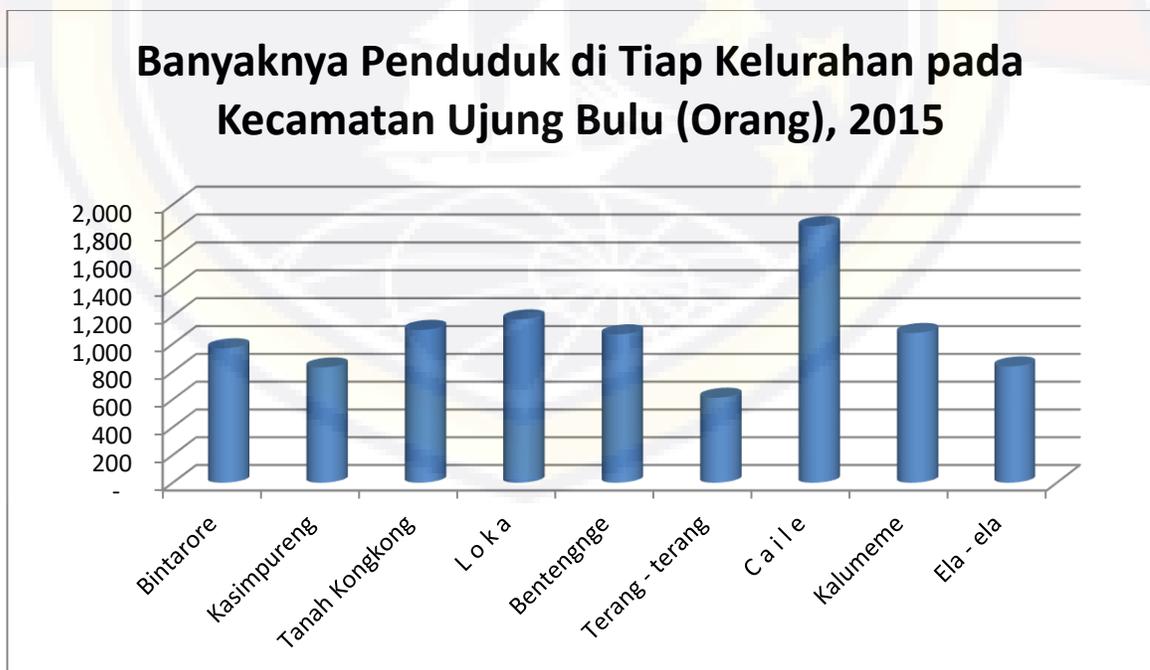
Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba, 2016



Tabel 4.2 Banyaknya Penduduk Menurut Jenis Kelamin di Kecamatan Ujung Bulu (Orang), 2015

Desa / Kelurahan	Laki - laki	Perempuan	Jumlah	Rumah Tangga
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Bintarore	2.544	3.088	5.632	968
Kasimpureng	2.069	2.103	4.172	830
Tanah Kongkong	2.929	3.256	6.185	1.100
L o k a	2.931	3.091	6.022	1.175
Bentengnge	2.490	2.717	5.207	1.068
Terang – terang	1.402	1.551	2.953	612
C a i l e	6.226	6.466	12.692	1.844
Kalumeme	2.788	2.953	5.741	1.078
Ela – ela	2.063	2.165	4.228	837
Ujung Bulu	25.442	27.390	52.832	9.512

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba, 2016



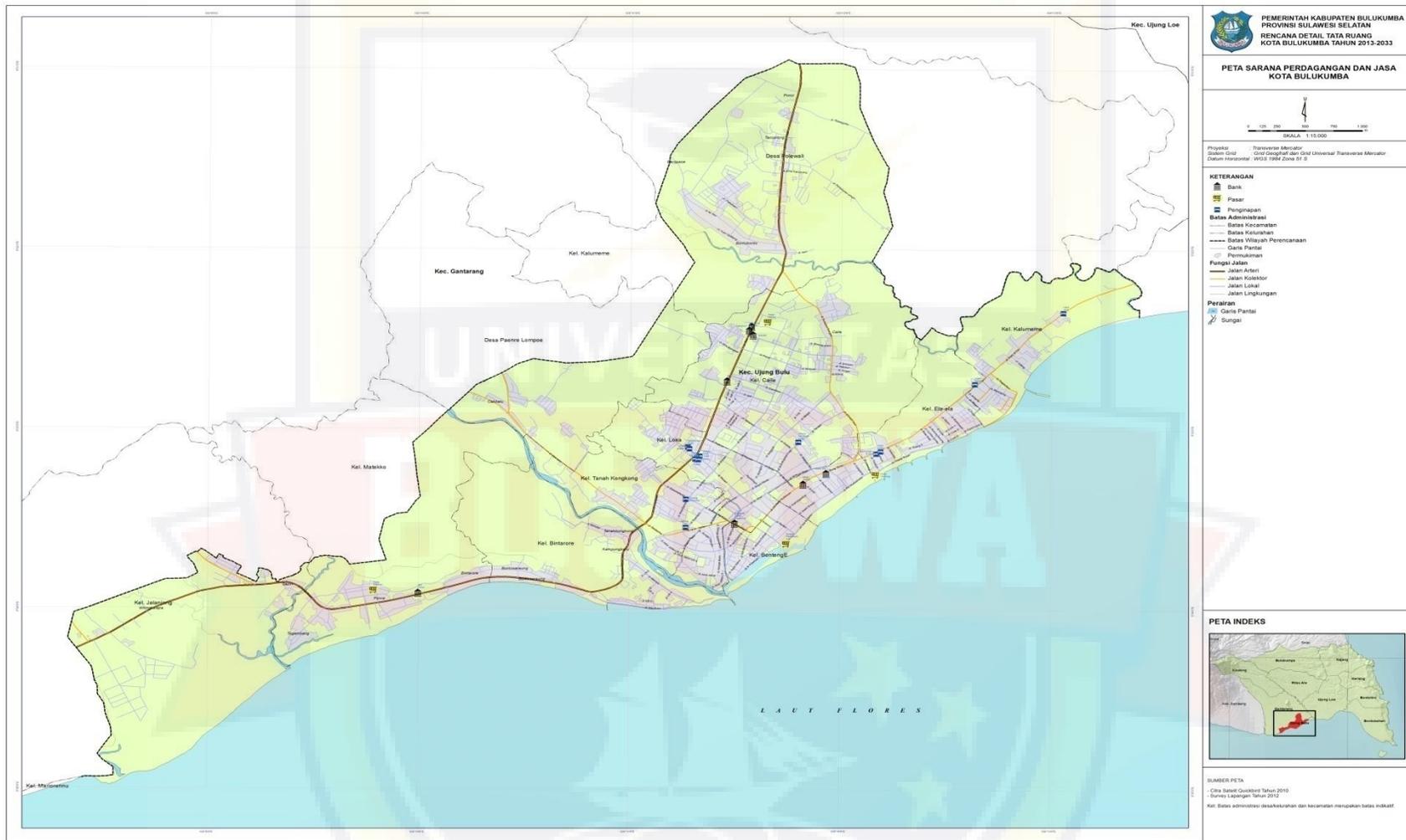
3) Perdagangan, Industri dan Akomodasi

Berdasarkan data primer yang diambil dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba, untuk kategori perdagangan, industry dan akomodasi di Kota Bulukumba umumnya di dominasi di Kelurahan Caile. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table dibawah ini :

Tabel 4.3 Banyaknya Tempat Pemasaran/Pasar Menurut Jenis Pasar dan Desa/Kelurahandi Kecamatan Ujung Bulu, 2015

Desa/Kelurahan	Pasar Umum	Pasar Inpres	Tempat Pelelangan Ikan
(1)	(2)	(3)	(4)
Bintarore	-	-	-
Kasimpureng	-	-	-
Tanah Kongkong	1	-	-
L o k a	-	-	-
Bentengnge	-	-	1
Terang – terang	1	-	-
C a i l e	1	-	-
Kalumeme	-	-	-
Ela – ela	-	-	-
Ujung Bulu	3	0	1

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Bulukumba, 2016



Gambar 4.2 Peta Perdagangan dan Jasa Kota Bulukumba

4) Sistem Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana yang paling vital diantara prasarana-prasarana lain seperti drainase, sanitasi air bersih dan lain-lain. Oleh karena itu kondisi fisik jalan adalah sangat penting untuk diperhatikan, permasalahan lalu-lintasnya harus diatur dan dikendalikan untuk optimalisasi, Efisiensi dan keselamatan pengguna jalan. Kondisi prasarana jalan yang ada di Kabupaten Bulukumba secara garis besar sudah cukup baik dengan prosentase jumlah perkerasan jalan aspal lebih dari 90% dari jumlah total jalan yang ada di daerah tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel berikut ini :

Tabel 4.4 Panjang Jalan Negara dan Propinsi Menurut Kondisi Jalan Di Kabupaten Bulukumba (km), 2015

Kecamatan		Kondisi Jalan				Jumlah
		Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Jalan Nasional	69,80	18,86	-	-	88,66
2	Bantaeng-Bulukumba	12,80	-	-	-	12,80
3	Bulukumba-Tondong	36,20	-	-	-	36,20
4	Bulukumba-Bira	20,80	18,86	-	-	39,66
5	Jalan Propinsi	67,88	-	-	-	67,88
6	Tanete-Tanaberu	57,36	-	-	-	57,36
7	Kajang-Batas Sinjai	10,52	-	-	-	10,52
Total		137,68	37,72	0,00	0,00	175,40

Sumber : Kabupaten Bulukumba dalam angka 2016, BPS.

Tabel 4.5 Panjang Jalan Negara dan Propinsi Menurut Konstruksi Jalan di Kabupaten Bulukumba (km), 2015

Kecamatan		Kondisi Jalan				Jumlah
		Asphalt	Kerikil	Tanah	Lainnya	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Jalan Nasional	88,66	-	-	-	88,66
2	Bantaeng-Bulukumba	12,80	-	-	-	12,80
3	Bulukumba-Tondong	36,20	-	-	-	36,20
4	Bulukumba-Bira	39,66	-	-	-	39,66
5	Jalan Propinsi	67,71	-	-	0,18	67,89

6	Tanete-Tanaberu	57,29	-	-	0,08	57,37
7	Kajang-Batas Sinjai	10,42	-	-	0,10	10,52
Total		156,37	0,00	0,00	0,28	156,65

Sumber : Kabupaten Bulukumba dalam angka 2016, BPS.

Khusus untuk pengambilan data primer pada ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi yang merupakan obyek studi pada penelitian ini telah dilakukan pengukuran dengan interval per - 25 meter dengan melakukan pengukuran panjang dan lebar tiap ruas jalan yang dipisahkan oleh median jalan selebar 50 cm. Total panjang ruas jalan obyek studi adalah 1.417 meter dengan lebar bervariasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table pengukuran berikut ini :

Tabel 4.6 Panjang dan Lebar Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba

No	STA	Lebar	Keterangan
1	2	3	4
1	0 + 000 s/d 0+000	Kiri : 6,00 Kanan : 5,80	Start awal pengukuran
2	0 + 000 s/d 0+025	Kiri : 6,27 Kanan : 6,25	Depan Stadion Mini
3	0+025 s/d 0 + 050	Kiri : 6,07 Kanan : 6,15	Depan Stadion Mini
4	0 + 050 s/d 0 + 075	Kiri : 6,33 Kanan : 6,15	Depan Stadion Mini
5	0 + 075 s/d 0 + 100	Kiri : 6,68 Kanan : 5,72	Depan Stadion Mini
6	0 + 100 s/d 0 + 125	Kiri : 6,45 Kanan : 6,44	Depan Stadion Mini
7	0 + 125 s/d 0 + 150	Kiri : 6,42 Kanan : 6,92	
8	0 + 150 s/d 0 + 175	Kiri : 6,26 Kanan : 6,12	Depan Bank Danamon / Toko Sepeda Jogja
9	0 + 175 s/d 0 + 200	Kiri : 6,00 Kanan : 6,08	Depan Bank BNI
10	0 + 200 s/d 0 + 225	Kiri : 5,96 Kanan : 5,89	
11	0 + 225 s/d 0 + 250	Kiri : 6,22 Kanan : 6,23	
12	0 + 250 s/d 0 + 275	Kiri : 6,36 Kanan : 6,24	

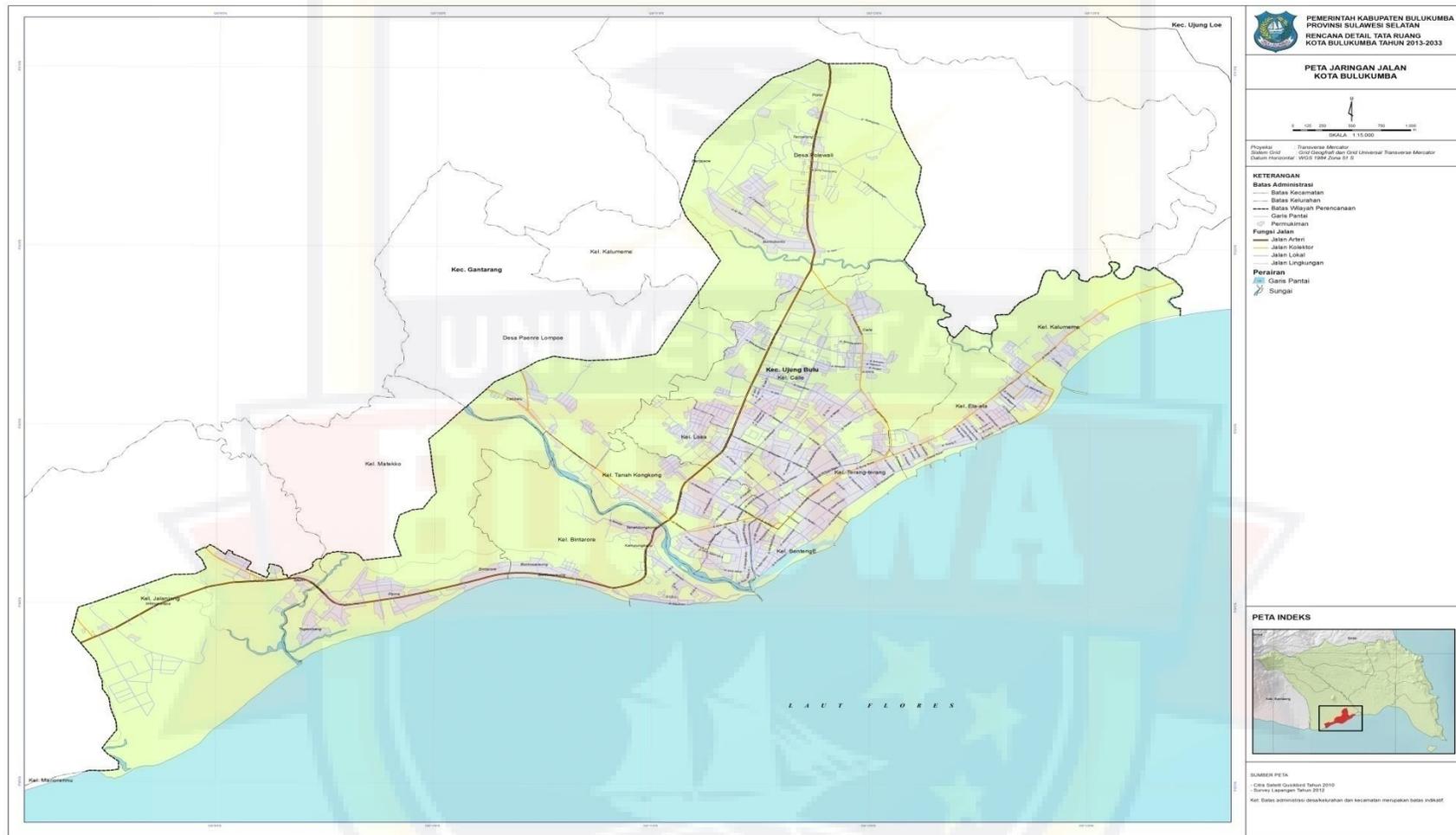
13	0 + 275 s/d 0 + 300	Kiri : 6,13	
		Kanan : 5,37	
14	0 + 300 s/d 0 + 325	Kiri : 5,90	
		Kanan : 5,92	
15	0 + 325 s/d 0 + 350	Kiri : 6,77	
		Kanan : 6,50	
16	0 + 350 s/d 0 + 375	Kiri : 7,10	Depan Hotel Star Inn / Depan Toko Sinar Wajo
		Kanan : 6,70	
17	0 + 375 s/d 0 + 400	Kiri : 7,60	
		Kanan : 7,59	
18	0 + 400 s/d 0 + 425	Kiri : 7,10	Depan RM. Batagor Bandung
		Kanan : 7,00	
19	0 + 425 s/d 0 + 450	Kiri : 6,70	Depan Honda Astra
		Kanan : 6,72	
20	0 + 450 s/d 0 + 475	Kiri : 6,88	
		Kanan : 6,53	
21	0 + 475 s/d 0 + 500	Kiri : 6,80	
		Kanan : 6,60	
22	0 + 500 s/d 0 + 525	Kiri : 6,66	Depan Sinar Wajo Motor
		Kanan : 6,20	
23	0 + 525 s/d 0 + 550	Kiri : 7,10	
		Kanan : 7,03	
24	0 + 550 s/d 0 + 575	Kiri : 6,95	Depan RM. Agry Bulukumba
		Kanan : 6,94	
25	0 + 575 s/d 0 + 600	Kiri : 6,70	Depan Toko Istana Murah
		Kanan : 6,92	
26	0 + 600 s/d 0 + 625	Kiri : 6,32	Depan Toko Istana Murah
		Kanan : 6,30	
27	0 + 625 s/d 0 + 650	Kiri : 6,29	Depan Aira Salon dan Spa
		Kanan : 6,22	
28	0 + 650 s/d 0 + 675	Kiri : 6,54	Depan Pintu Gerbang Jalan Masuk BTN Bongkas
		Kiri : 6,00	
29	0 + 675 s/d 0 + 700	Kiri : 6,18	
		Kanan : 5,70	
30	0 + 700 s/d 0 + 725	Kiri : 5,60	
		Kanan : 6,90	
31	0 + 725 s/d 0 + 750	Kiri : 5,63	Depan Toko Amal Tani
		Kanan : 6,14	
32	0 + 750 s/d 0 + 775	Kiri : 5,69	Depan Toko 88 / Depan Bank Mandiri Cab. Bulukumba
		Kanan : 5,95	
33	0 + 775 s/d 0 + 800	Kiri : 5,93	Ujung Pasar Baru
		Kanan : 6,08	

34	0 + 800 s/d 0 + 825	Kiri : 6,50	Depan Pasar Baru Bulukumba
		Kanan : 6,50	
35	0 + 825 s/d 0 + 850	Kiri : 5,90	Depan Pasar Baru Bulukumba
		Kanan : 6,28	
36	0 + 850 s/d 0 + 875	Kiri : 5,94	Depan Pasar Baru Bulukumba / Depan Bank BRI Cab. Bulukumba
		Kanan : 6,20	
37	0 + 875 s/d 0 + 900	Kiri : 6,15	Depan Pasar Baru Bulukumba
		Kanan : 6,24	
38	0 + 900 s/d 0 + 925	Kiri : 6,35	Depan Pasar Baru Bulukumba / Depan Toko Aneka Sari
		Kanan : 6,32	
39	0 + 925 s/d 0 + 950	Kiri : 6,40	Depan Pasar Baru Bulukumba / Depan Toko Remaja Jaya
		Kanan : 6,55	
40	0 + 950 s/d 0 + 975	Kiri : 5,70	Depan Pasar Baru Bulukumba / Depan Toko Gunung Sari Jaya
		Kanan : 5,23	
41	0 + 975 s/d 1 + 000	Kiri : 6,45	Depan Kantor Dinas PU & Penataan Ruang Kab. Bulukumba
		Kanan : 5,90	
42	1 + 000 s/d 1 + 025	Kiri : 5,87	Depan Kantor Dinas PU & Penataan Ruang Kab. Bulukumba
		Kanan : 5,85	
43	1 + 025 s/d 1 + 050	Kiri : 6,10	Depan Kantor Dinas PU & Penataan Ruang Kab. Bulukumba
		Kanan : 5,70	
44	1 + 050 s/d 1 + 075	Kiri : 5,92	Depan Jalan Masuk Terminal Kota Bulukumba
		Kanan : 5,92	
45	1 + 075 s/d 1 + 100	Kiri : 6,40	Depan Toko Sophie Martin
		Kanan : 6,40	
46	1 + 100 s/d 1 + 125	Kiri : 6,04	
		Kanan : 6,00	
47	1 + 125 s/d 1 + 150	Kiri : 5,84	Depan Toko Budi Utama
		Kanan : 5,60	
48	1 + 150 s/d 1 + 175	Kiri : 6,24	Depan Toko Yogi Galleri
		Kanan : 5,80	
49	1 + 175 s/d 1 + 200	Kiri : 6,35	Depan Toko Matahari Bulukumba
		Kanan : 6,35	
50	1 + 200 s/d 1 + 225	Kiri : 6,20	Depan Toko Anggung Wijaya
		Kanan : 5,60	
51	1 + 225 s/d 1 + 250	Kiri : 5,80	Depan Toko Sentra Prima Motor
		Kanan : 5,50	
52	1 + 250 s/d 1 + 275	Kiri : 5,80	
		Kanan : 5,60	
53	1 + 275 s/d 1 + 300	Kiri : 5,80	Depan Showroom Daihatsu
		Kanan : 5,60	
54	1 + 300 s/d 1 + 325	Kiri : 5,50	
		Kanan : 5,50	

55	1 + 325 s/d 1 + 350	Kiri : 5,96	
		Kanan : 5,34	
56	1 + 350 s/d 1 + 375	Kiri : 6,15	Depan Mall Mega Zanur Bulukumba
		Kanan : 5,30	
57	1 + 375 s/d 1 + 400	Kiri : 6,40	Depan Mall Mega Zanur Bulukumba
		Kanan : 5,60	
58	1 + 400 s/d 1 + 417	Kiri : 6,40	Depan Mall Mega Zanur Bulukumba
		Kanan : 5,80	
59	1 + 417 s/d 1 + 417	Kiri : 6,70	Simpang Tiga Sam Ratulangi
		Kanan : 6,70	

Berdasarkan hasil pengambilan data lapangan diatas didapatkan, bahwa lebar badan jalan ruas sebelah kiri tersempit adalah 5,50 meter berada pada STA 1 + 275 s/d 1 + 300(depan Showroom Daihatsu dekat Mall Mega Zanur Bulukumba) dan yang terlebar adalah 7,60 meter berada pada STA 0 + 350 s/d 0 + 375 (depan Ruko dekat Hotel Star Inn Bulukumba). Sementara lebar badan jalan ruas sebelah kanan tersempit adalah 5,23 meter berada pada STA 0 + 950 s/d 0 + 975 (depan Pasar Sentral Bulukumba/depan Toko Gunung Sari Jaya) dan yang terlebar adalah 7,59 meter berada pada STA 0 + 350 s/d 0 + 375 (depan Ruko dekat Hotel Star Inn Bulukumba).

Sebagai bahan evaluasi untuk kinerja ruas jalan, bahwa pada lokasi depan Pasar Baru/Depan Toko Gunung Sari Jaya tersebut tingkat aktivitas transaksi jual beli dan bongkar muat barang paling sering terjadi. Toko tersebut merupakan distributor utama yang ada di Kabupaten Bulukumba sebagai penyalur bahan bangunan ke beberapa wilayah kecamatan lain di luar kota.



Gambar 4.3 Peta Jaringan Jalan Kota Bulukumba



Disamping itu, seiring dengan aktifitas pasar baru tersebut, juga memunculkan masalah baru. Yaitu meningkatnya kinerja ruas badan jalan yang diakibatkan oleh pergerakan kendaraan bermotor maupun tidak bermotor, aktivitas bongkar muat barang serta terjadinya hambatan samping jalan. Perlu untuk diingat bahwa

dalam hal distribusi fisik, transportasi erat sekali kaitannya dengan pergudangan atau penyimpanan, karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan dapat menyebabkan barang dapat dipindahkan dari suatu tempat ke tempat yang lain, sehingga bisa dipergunakan ditempat barang itu tidak didapatkan dan dengan demikian menciptakan manfaat tempat (*Place Utility*). Penyimpanan atau pergudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dibutuhkan, ini berarti memberikan manfaat waktu (*Time Utility*), (Gunawan. H, 2014:23).

5) Sistem Transportasi

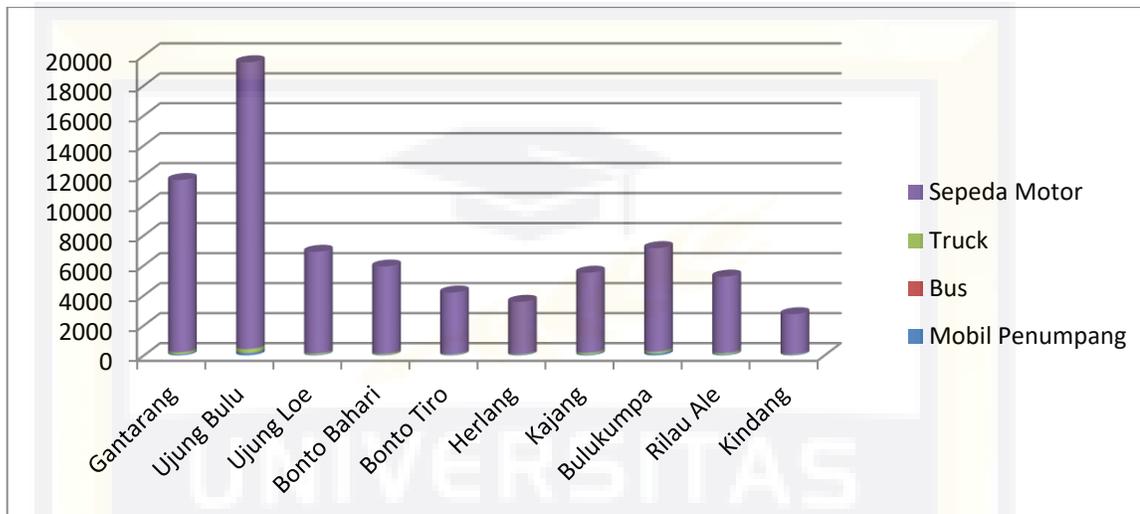
Sistem transportasi di Kabupaten Bulukumba pada umumnya telah dipenuhi dengan berbagai jenis kendaraan, baik itu kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Dari table berikut ini dapat kita lihat jumlah dan jenis kendaraan sebagaimana dimaksud.

Tabel 4.7 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kecamatan dan Jenis Kendaraan di Kabupaten Bulukumba, 2015

Kecamatan		Jenis Kendaraan			
		Mobil Penumpang	Bus	Truck	Sepeda Motor
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Gantarang	81	-	126	11.489
2	Ujung Bulu	156	9	259	19.133
3	Ujung Loe	47	-	82	6.779
4	Bonto Bahari	35	1	71	5.818
5	Bonto Tiro	40	1	49	4.102
6	Herlang	51	-	40	3.484
7	Kajang	64	-	109	5.341
8	Bulukumpa	129	-	120	6.904

9	Rilau Ale	62	-	92	5.102
10	Kindang	52	1	33	2.661
Jumlah Total		717	12	981	70.813

Sumber : Kantor Samsat Kabupaten Bulukumba.



Sementara itu, untuk kendaraan angkutan umum berupa mikrolet yang masuk dari kecamatan lain diluar ibukota kabupaten dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 4.8 Jumlah Angkutan Umum Menurut Rute Yang Dilalui Dari Kecamatan Ke Ibukota Kabupaten di Kabupaten Bulukumba, 2016

No.	Jalur Transportasi	Dari dan Kemampuan Jalan Yang Dilalui	Kode Trayek	Jml. Kend.	Warna Tanduk Kendaraan
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Terminal-Kota	Angkutan Kota dalam wilayah kota	AK	55	Merah
2	Terminal Ponre-Sawere-PP	Sawere-Ponre-Jln.Sultan Hasanuddin-Jln.Lanto Dg Pasewang-Jln.AP.Pettarani-Jln.Sam Ratulangi-menaikkan dan menurunkan penumpang	01	87	Putih
3	Terminal Palampang-Tanete-PP	Tanete-Palampang-Bontomanai-Ganjengnge-Taccorong-Jln.Kusuma	02	223	Putih/Oran ge

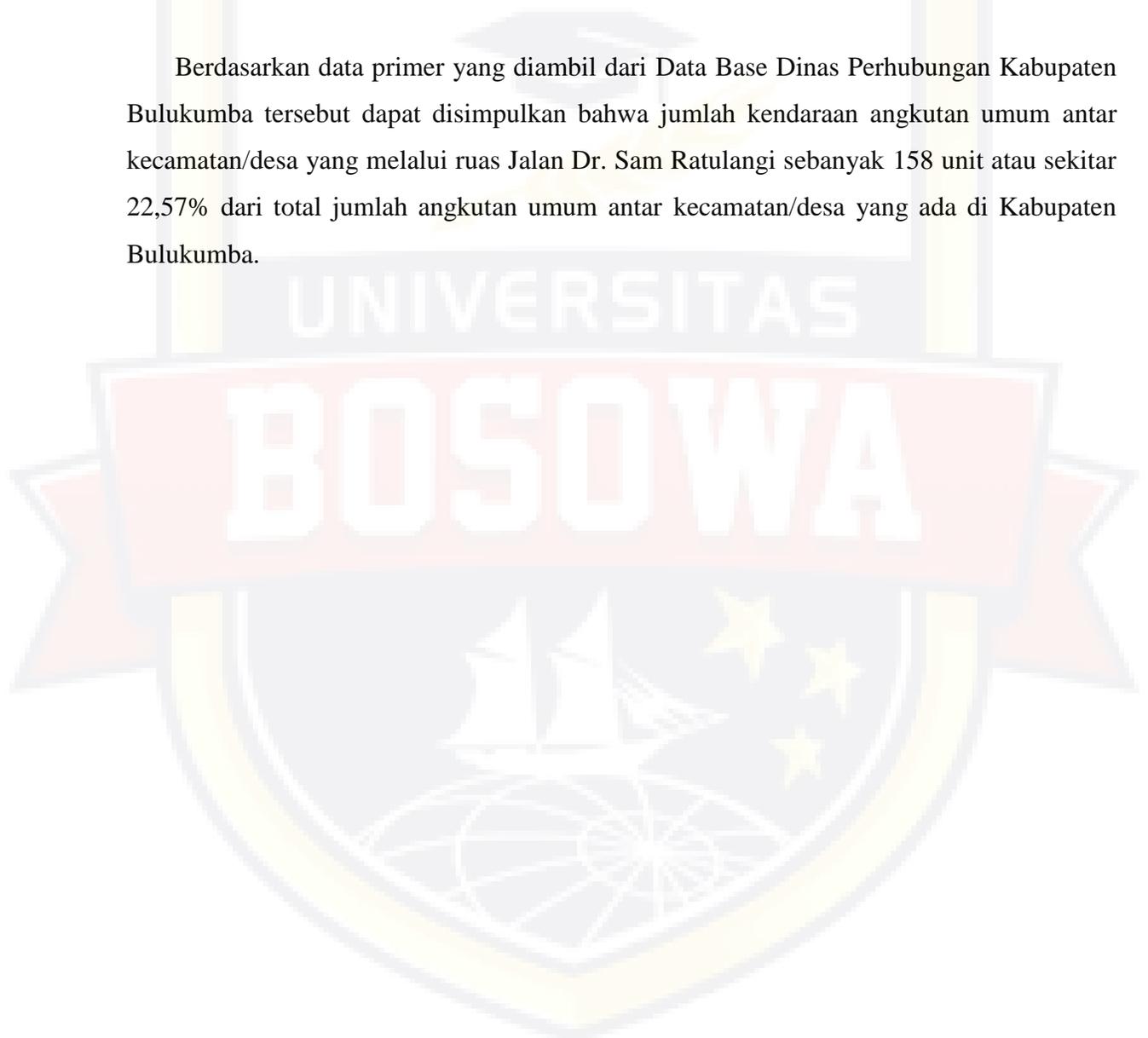
		Bangsa- menaikkan dan menurunkan penumpang			
4	Terminal Tanah Beru-Bira-PP	Bira-Tanahberu-Ulu Tedong-Ujung Loe-Elaela-Jln.Dato Tiro-Jln. Ahmad Yani-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	03	34	Biru Tua
5	Terminal Tanah Beru-Bonto Tiro-PP	Bonto Tiro-Hilahila-Tanah Beru-Ulu Tedong-Ujung Loe-Elaela-Jln.Dato Tiro-Jln. Ahmad Yani-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	04	30	Hijau Muda
6	Terminal Bola Cippe-Bonto Sunggu-Borong Tellu-PP	Borong Tellu-Bonto Sunggu-Bola Cippe-Jln. Abd.Azis-Jln. Lanto Dg Pasewang-Jln. AP. Pettarani-Jln.Sam Ratulangi- menaikkan dan menurunkan penumpang	05	6	Coklat Muda
7	Terminal Allu-Palangisang-Ulu Tedong-PP	Allu-Palangisang-Ulu Tedong-Ujung Loe-Elaela-Jln.Dato Tiro-Jln.Ahmad Yani-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	06	38	Abu-abu
8	Terminal Tanete-Kajang-PP	Kajang-Tanete-Palampang-Bonto Manai-Ganjengnge-Taccorong-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	07	12	Hitam Terang
9	Terminal Bicari-Bonto Nyeleng-PP	Bonto Nyeleng-Batu Mattimboa-Taccorong-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	08	28	Ungu

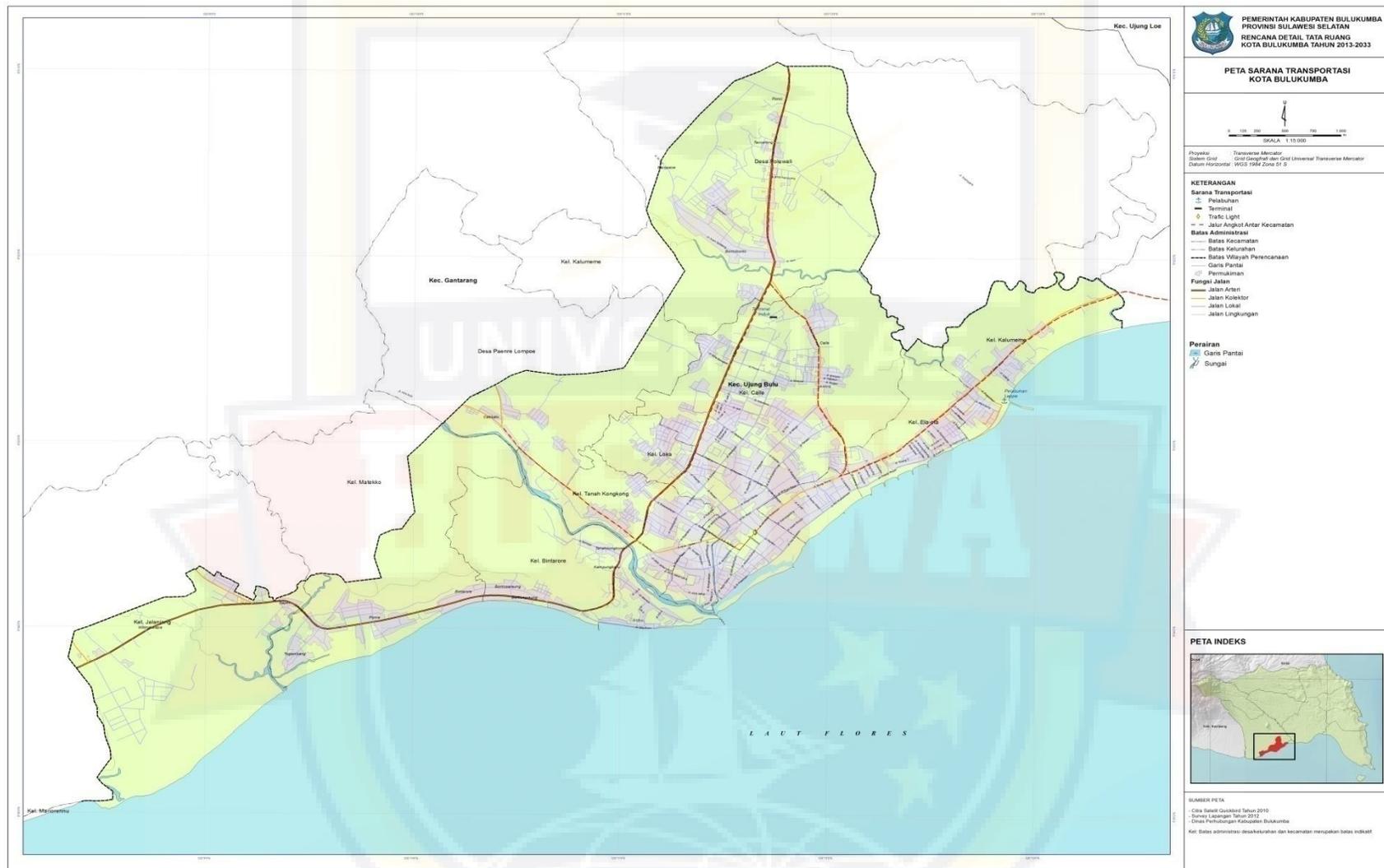
10	Terminal Tanah Beru-Herlang-Kajang-PP	Kajang-Herlang-Tanah Beru-Ulu Tedong-Ujung Loe-Elaela-Jln.Dato Tiro-Jln.Ahmad Yani-Jln. Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	09	82	Biru Muda
11	Terminal Palampang-Longi-PP	Longi-Palampang-Bonto Manai-Ganjengnge-Taccorong-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	10	-	-
12	Terminal Palampang-Sampeang-PP	Sampeang-Palampang-Bonto Manai-Ganjengnge-Taccorong-Jln.Kusuma Bangsa- menaikkan dan menurunkan penumpang	11	2	Coklat Tua
13	Terminal Bola Cippe'e-Borong Rappoa-PP	Borong Rappoa-Dampang-Barabba-Bola Cippe'e-Jln.Abd.Azis-Jln.Lanto Dg Pasewang-Jln.Sam Ratulangi- menaikkan dan menurunkan penumpang	12	57	Hijau Tua
14	Terminal Ganjengnge-Sampeang-Dannuang-PP	Dannuang-Sampeang-Ganjengnge-Taccorong-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	13	6	Hitam Buram
15	Terminal Tanete-Bonto Bulaeng-PP	Bonto Bulaeng-Tanete-Palampang-Bontomanai-Ganjenge-Taccorong-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	14	-	-
16	Terminal Ujung Loe-PP	Ujung Loe-Elaela-Jln.Dato Tiro-Jln.Kusuma Bangsa-menaikkan dan menurunkan penumpang	15	32	Orange

17	Terminal Bola cippe'e- Dampang-PP	Dampang-Barabba-Bola Cippe'e-Jln.Abd.Azis- Jln.Lanto Dg Pasewang- Jln.AP.Pettarani-Jln.Sam Ratulangi- menaikkan dan menurunkan penumpang	16	8	Pink
Jumlah				700	

Sumber : Data Base Dinas Perhubungan Kabupaten Bulukumba, 2015

Berdasarkan data primer yang diambil dari Data Base Dinas Perhubungan Kabupaten Bulukumba tersebut dapat disimpulkan bahwa jumlah kendaraan angkutan umum antar kecamatan/desa yang melalui ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi sebanyak 158 unit atau sekitar 22,57% dari total jumlah angkutan umum antar kecamatan/desa yang ada di Kabupaten Bulukumba.





Gambar 4.4 Peta Sarana Transportasi Kota Bulukumba

4.1.2 Pengolahan Data Quesioner

1. Karakteristik Pengunjung Wilayah CBD Pasar Baru

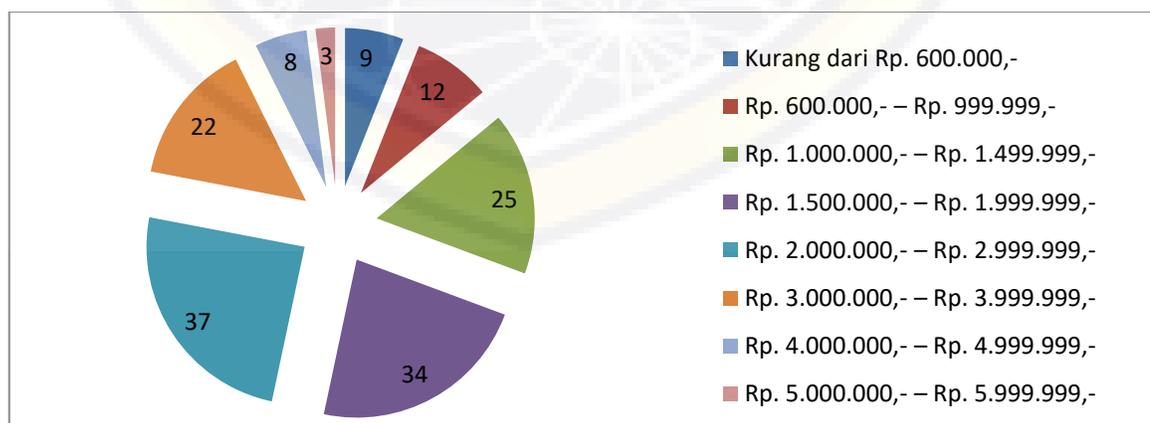
A. Kemampuan Ekonomi Berdasarkan Penghasilan Tiap Bulan

Gambaran umum mengenai tingkat kehidupan sosial ekonomi yang berdomisili di Kabupaten Bulukumba dapat diidentifikasi dari penghasilan keluarga responden per bulan, walaupun cara ini memiliki tingkat akurasi yang rendah akan tetapi hal ini dapat digunakan sebagai salah satu pendekatan dalam mengukur tingkat kesejahteraan hidup masyarakat. Tabel 4.9 menyajikan jumlah dari penghasilan keluarga responden di Kabupaten Bulukumba.

Tabel 4.9 Penghasilan Responden

Penghasilan	Jumlah	Prosentase
Kurang dari Rp. 600.000,-	9 Org	6%
Rp. 600.000,- – Rp. 999.999,-	12 Org	8%
Rp. 1.000.000,- – Rp. 1.499.999,-	25 Org	17%
Rp. 1.500.000,- – Rp. 1.999.999,-	34 Org	23%
Rp. 2.000.000,- – Rp. 2.999.999,-	37 Org	25%
Rp. 3.000.000,- – Rp. 3.999.999,-	22 Org	15%
Rp. 4.000.000,- – Rp. 4.999.999,-	8 Org	6%
Rp. 5.000.000,- – Rp. 5.999.999,-	3 Org	2%
Diatas Rp. 6.000.000,-	0 Org	0

Sumber :Hasil Survey, 2017



Pada Tabel 4.9 dapat dilihat, bahwa dari 150 org responden dengan tingkat penghasilan keluarga di Kabupaten Bulukumba yang paling tinggi adalah antara Rp. 2.000.000,- - Rp. 2.999.999,- sebesar 25%, yang juga merupakan penghasilan yang paling banyak. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa golongan ekonomi masyarakat Kota Bulukumba adalah menengah, walaupun ada sebagian responden yang berpenghasilan < Rp. 600.000,- sebesar 6%.

B. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Kepemilikan kendaraan pribadi masyarakat di Kota Bulukumba sangat bervariasi. Hal ini dapat diketahui dari hasil survai, dimana masyarakat yang mempunyai kendaraan sebanyak 3 unit dalam satu keluarga sebesar 7%, jumlah kendaraan 1 unit dalam setiap keluarga sebesar 65%, serta jumlah kendaraan lebih banyak dari 3 unit sebesar 0%. Data hasil survey selengkapnya disajikan pada Tabel 4.10 Dapat diketahui bila seseorang telah memiliki penghasilan antara Rp. 2.000.000,- s/d Rp. 2.999.999,-, maka responden berusaha memiliki kendaraan sendiri untuk dapat menikmati kenyamanan dalam perjalanan dibandingkan kendaraan umum yang memiliki tingkat kenyamanan rendah.

Tabel 4.10 Jumlah Kepemilikan Kendaraan

Jumlah Kendaraan	Jumlah	Prosentase
Tidak Ada	30	20%
1 Unit	98	65%
2 Unit	12	8%
3 Unit	10	7%
> 3 Unit	0	0%
Total	150	100%

Sumber : HasilSurvey 2017

Untuk mendapatkan suatu kenyamanan yang lebih serta suasana diperjalanan yang lebih baik serta dengan perhitungan waktu tempuh yang relative cepat, maka sebagian besar responden berusaha memiliki kendaraan pribadi baik itu sepeda motor maupun mobil. Selain sebagai alat yang memudahkan dalam melakukan mobilitas kepemilikan kendaraan juga dirasa dapat menaikkan derajat sosial seseorang (*prestige*).

C. Pengeluaran Keluarga Setiap Bulan

Untuk biaya pengeluaran rumah tangga dirinci berdasarkan pengeluaran rata – rata setiap bulan mulai kurang dari Rp.600.000 sampai dengan dari Rp. 6.000.000. Dari Tabel 4.11 dapat dilihat bahwa pengeluaran keluarga kurang dari Rp. 600.000 sebesar 9% dan Rp. 6.000.000 sebesar 2%. Pengeluaran untuk biaya rumah tangga terbanyak mencapai 30% antara Rp.1.500.000 – Rp. 1.999.999. Dari variasi pengeluaran biaya rumah tangga ini diduga karena adanya perbedaan jumlah penghuni rumah dan jumlah kebutuhan setiap rumah tangga.

Tabel 4.11 Pengeluaran Keluarga Pengunjung Pasar Baru per Bulan

Pengeluaran Keluarga	Jumlah	Prosentase
Kurang dari Rp. 600.000,-	13 Org	9%
Rp. 600.000,- - Rp. 999.999,-	31 Org	21%
Rp. 1.000.000,- - Rp. 1.499.999,-	42 Org	28%
Rp. 1.500.000,- - Rp. 1.999.999,-	45 Org	30%
Rp. 2.000.000,- - Rp. 2.999.999,-	8 Org	6%
Rp. 3.000.000,- - Rp. 3.999.999,-	7 Org	5%
Rp. 4.000.000,- - Rp. 4.999.999,-	2 Org	2%
Rp. 5.000.000,- - Rp. 6.999.999,-	2 Org	2%
Total	150	100%

Sumber : Hasil Survey, 2017

D. Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah anggota keluarga masyarakat di Kota Bulukumba sangat bervariasi. Hal ini dapat diketahui dari hasil survey, dimana masyarakat yang memiliki jumlah keluarga 2 orang dalam satu keluarga sebesar 38%, serta jumlah keluarga 4 orang dalam setiap keluarga sebesar 4%. Data hasil survey selengkapnya disajikan pada Tabel 4.12.

Tabel 4.12 Jumlah Anggota Keluarga Responden

Anggota Keluarga	Jumlah	Prosentase
1 (Satu) Orang	56 Orang	38%
2 (Dua) Orang	55 Orang	37%
3 (Tiga) Orang	33 Orang	21%
4 (Empat) Orang	6 Orang	4%
Total	150	100%

Sumber : Hasil Survey, 2017

E. Pergerakan dari Zona Sekitar Pasar Baru

Pergerakan dari wilayah kecamatan disekitar Kota Bulukumba terbangkit menuju suatu kondisi karakteristik zona dalam hal ini disebabkan oleh aktivitas yang terjadi di lokasi pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Pasar Baru. Dari hasil survey yang dilakukan diketahui bangkitan yang berasal dari dalam Kota Bulukumba sendiri sebesar 40%, sementara dari kecamatan yang terdekat yaitu Kecamatan Gantarang sebesar 28% dan selanjutnya di ikuti oleh kecamatan lainnya sebesar 32%. Dan dari hasil survey diketahui bahwa pengunjung ke area CBD paling sedikit berasal dari Kecamatan Herlang dan Rilau Ale, hal inimungkin disebabkan oleh jarak yang relatif jauh, data hasil survai selengkapnyadisajikan pada Tabel 4.13.

Tabel 4.13 Kecamatan Asal dari Pengunjung Pasar Baru

Kota Asal	Jumlah	Prosentase
Kecamatan Gantarang	42 Orang	28%
Kecamatan Ujung Bulu	60 Orang	40%
Kecamatan Ujung Loe	7 Orang	5%
Kecamatan Kajang	6 Orang	4%
Kecamatan Kindang	6 Orang	4%
Kecamatan Rilau Ale	5 Orang	3%
Kecamatan Bonto Tiro	6 Orang	4%
Kecamatan Bulukumpa	7 Orang	5%

Kecamatan Bonto Bahari	6 Orang	4%
Kecamatan Herlang	5 Orang	3%
Total	150 Orang	100%

Sumber : Hasil Survey 2017

F. Moda Yang Digunakan Menuju Obyek Studi

Pergerakan pengunjung yang menuju pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Pasar Baru menggunakan berbagai macam moda yang ada seperti yang diperoleh dari hasil survey yang dilakukan diketahui moda mobil sebesar 18%, moda sepeda motor sebesar 60%, dan moda

angkutan umum sebesar 18% hal ini menunjukkan bahwa hanya sedikit pengunjung yang menggunakan moda angkutan umum. Angkutan umum sekarang kurang diminati karena pengunjung lebih memilih menggunakan moda sepeda motor yang relatif memiliki pergerakan dan mobilitas yang tinggi dengan bahan bakar yang relatif irit dan sangat mudah dimiliki oleh masyarakat dengan cara kredit pada leasing yang telah disediakan dealer. Sedangkan untuk moda kendaraan tidak bermotor seperti becak diminati pengunjung sebesar 3% hasil survey diketahui moda becak hanya digunakan memindahkan atau mengangkut barang dengan jarak dekat. Data hasil survei selengkapnya disajikan pada Tabel 4.14.

Tabel 4.14 Moda yang Dipakai Pengunjung Pasar Baru

Moda	Jumlah	Prosentase
Mobil	26	18%
Sepeda Motor	94	60%
Angkutan Umum	26	18%
Kendaraan Tidak Bermotor	4	3%
Jumlah	150	100%

Sumber : Hasil Survey, 2017

G. Jarak Menuju Pasar Baru

Jarak pengunjung dari rumah menuju lokasi pusat kawasan CBD (*Central Business District*) Pasar Baru memiliki jarak yang beragam. Hasil survey diperoleh jarak dari rumah (*homebase*) menuju CBD (*Central Business District*) pasar baru dengan jarak < 1,00 km sebesar 23%, jarak 1,10 – 2,50 km sebesar 34%, jarak 2,60 – 5,00 km sebesar 28%, jarak 5,10 – 10 km sebesar 10%, serta untuk jarak > 10 km sebesar 5%. Dari hasil survey diperoleh bahwa jarak memengaruhi keinginan pengunjung atau bangkitan pengunjung menuju CBD (*Central Business District*) pasar baru, semakin dekat jarak pengunjung ke lokasi studi maka semakin tinggi pula keinginan pengunjung ke lokasi studi atau sebaliknya semakin jauh jarak rumah menuju lokasi studi maka semakin kecil keinginan pengunjung menuju lokasi studi kecuali pada saat kebutuhan-kebutuhan tertentu saja. Data hasil survei selengkapnya disajikan pada Tabel 4.15.

Tabel 4.15 Jarak Yang Ditempuh Responden

Jarak	Jumlah	Prosentase
<1,00 km	34	23%
1,10 – 2,50 km	51	34%
2,60 – 5,00 km	42	28%
5,10 – 10 km	14	10%
>10 km	9	5%
Jumlah	150	100%

Sumber : Hasil Survey 2017

H. Tujuan Pengunjung Ke Pusat Bisnis Pasar Baru

Aktivitas pengunjung pada CBD (*Central Business District*) pasar baru dari hasil survey yang dilakukan diketahui bahwa aktivitas yang dilakukan pengunjung terbesar di Kawasan Pasar Baru adalah belanja sebesar 44%, berdagang sebesar 32% dan responden yang menjawab melakukan mengantar keluarga ke Pusat Bisnis CBD Pasar Baru sebesar 5%. Untuk aktivitas-aktivitas pengunjung lainnya dapat dilihat pada Tabel 4.16

Tabel 4.16 Tujuan Pengunjung

Aktivitas	Jumlah	Prosentase
Berdagang	48	32%
Berbelanja	65	44%
Bekerja (Buruh/Pejaga Toko/Pegawai)	8	6%
Mengantar Keluarga	7	4,5%
Refresing (Ngobrol di warkop, dll)	15	10%
Bermain	7	4,5%
Jumlah	150	100%

Sumber : Hasil Survey, 2017

2. Prediksi Moda yang Melalui Jalan Utama CBD

Perkiraan pengguna moda angkutan diambil dari Quesioner dan pengamatan lapangan langsung untuk jumlah kendaraan pribadi diambil berdasarkan banyaknya kendaraan yang melalui jalan Sam Ratulangi Kota Bulukumba, baik menggunakan mobil maupun yang menggunakan sepeda motor, sedangkan untuk pengunjung yang menggunakan angkutan umum, kita ambil berdasarkan banyaknya angkutan yang juga melalui jalan tersebut ataupun yang singgah diterminal.

Tabel 4.17 Prosentase Moda Yang Melalui Jalan Utama CBD

Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Non Motor	Total SMP
297 kend/hari	4.273 kend/hari	2.330 kend/hari	372 kend/hari	6.255,50 / hari

Sumber : Hasil Survey 2017

3. Prediksi Penyebaran Perjalanan

Perkiraan pola penyebaran pengunjung yang masuk ke wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru diambil berdasarkan pada hasil Quesioner, dengan total sampel sebanyak 150 pengunjung. Maka dapat diperkirakan proporsi penyebaran perjalanan sebagai mana pada Tabel berikut ini :

Tabel 4.18 Perkiraan Proporsi Penyebaran Asal Perjalanan Pengunjung

Keterangan	Asal Perjalanan										Total
	G.tarang	U.Bulu	U.Loe	Kajang	Kindang	R.Ale	B.Tiro	B.Kumpa	B.Bahari	Herlang	
Proporsi	28%	40%	5%	4%	4%	3%	4%	5%	4%	3%	100%
Jumlah Pengunjung	42	60	7	6	6	5	6	7	6	5	150

Sumber : Hasil Survey 2017

Tabel 4.19 Perkiraan Proporsi Penyebaran Tujuan Perjalanan Pengunjung

Keterangan	Tujuan Pengunjung						Total
	Dagang	Belanja	Bekerja	Mengantar	Refresing	Bermain	
Proporsi	32%	44%	6%	4,5%	10%	4,5%	100%
Jumlah Pengunjung	48	65	8	7	15	7	150

Sumber : Hasil Survey 2017

4. Prediksi Pembagian Lalu Lintas Perjalanan

Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru terletak di ruas jalan teko lajae (Jalan Lanto Dg Pasewang dan Jalan Sam Ratulangi) yang merupakan jalan utama kota Bulukumba karena sebagai jalan penghubung dari dan ke daerah-daerah lainnya. Adapun daerah yang di maksud adalah :

a. Jalan Bayangkara

Arah ke utara, adalah menghubungkan Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru dengan daerah kecamatan Gantarang bagian utara dan juga daerah-daerah lain seperti kecamatan Rilau Ale, Bulukumpa, Kajang, dan Kabupaten Sinjai. Sementara arah ke Timur, adalah menghubungkan dengan jalan utama menuju ke kecamatan Bonto Bahari (Bira) dan Kabupaten Selayar.

b. Jalan Lanto Dg Pasewang

Arah Selatan, adalah jalan yang menghubungkan Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru dengan daerah kecamatan Gantarang, Kabupaten Bantaeng dan selanjutnya terus kearah Kota Makassar.

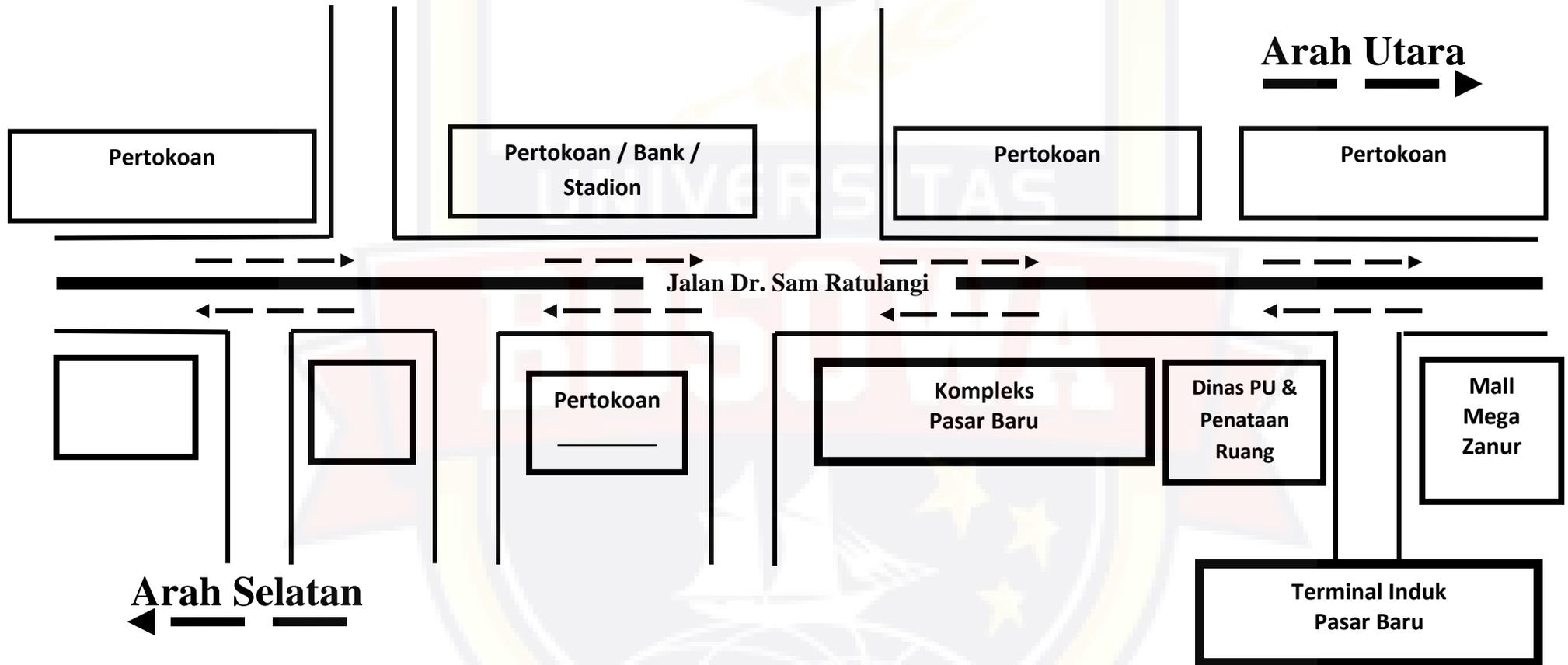
Dari pola sirkulasi masuk keluar Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru terlihat bahwa pengunjung dari arah kecamatan Rilau Ale, Bulukumpa dan sebagian Kajang yang terletak disebelah utara kota Bulukumba akan melewati arah masuk dari jalan Bayangkara terus melewati depan Mall Mega Zanur dan masuk ke Jalan Samratulangi bagian Utara, dan untuk kendaraan keluar akan melewati jalan Sam Ratulangi itu sendiri dan beberapa jalan lain yang merupakan pertigaan sepanjang jalan tersebut dalam Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru. Untuk pengunjung yang berasal dari kecamatan Bonto Bahari, Bonto Tiro, Herlang, Kajang dan Ujung Bulu sendiri akan masuk dari arah Timur melalui Terminal Induk dan selanjutnya keluar kearah jalan Sam Ratulangi.

Sedangkan untuk pengunjung yang berasal dari kecamatan Ujung Bulu, Gantarang, Kabupaten Bantaeng dan Makassar serta daerah lain dibagian selatan akan memasuki Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru melalui jalan Lanto Dg Pasewang yang berada di bagian Selatan serta Jalan Matahari dari arah Timur untuk

selanjutnya masuk ke jalan Sam Ratulangi pada bagian selatan dan selanjutnya keluar melalui jalan Sam Ratulangi pula atau beberapa jalan pertigaan dalam wilayah CBD.



Gambar 8 Sketsa Ruas Jalan Sam Ratulangi

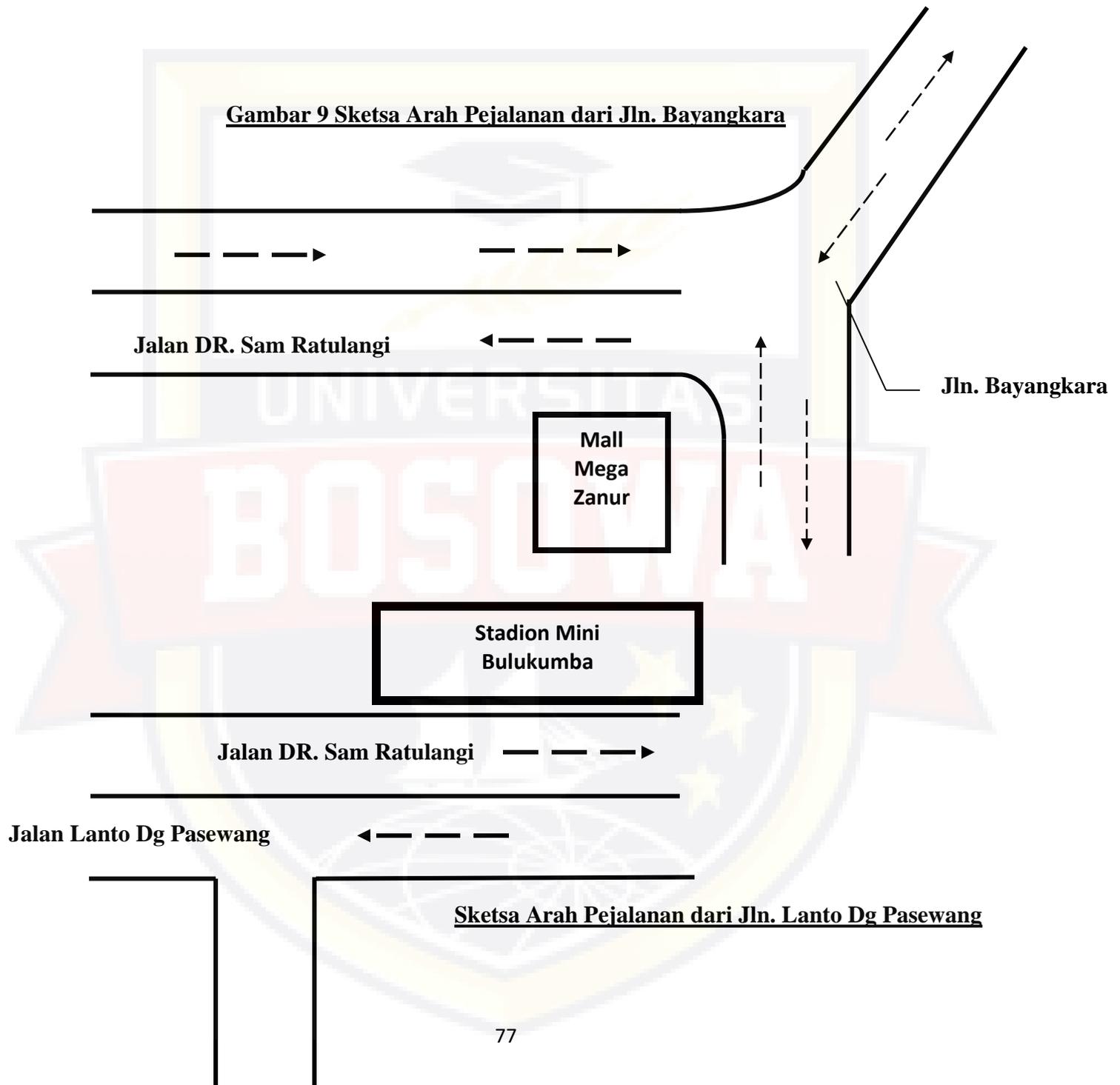


Banyaknya kendaraan dan aktivitas yang terjadi disepanjang ruas jalan DR. Sam Ratulangi Wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru Kota Bulukumba ini menyebabkan lalu-lintas masuk keluar tersebut akan membebani ruas jalan utama. Untuk pengunjung yang akan melanjutkan perjalanan dari arah selatan ke utara dan timur makarute yang biasa digunakan adalah Jalan Sam Ratulangi dan selanjutnya akan belok ke kanan arah Timur yaitu Bayangkara menuju Kota Bulukumba, Bira dan untuk pengunjung yang melanjutkan perjalanan ke sebagian kecamatan Gantarang, kecamatan Rilau Ale, Bulukumpa dan Kabupaten Sinjai rute biasa yang ditempuh adalah Jalan Sam Ratulangi kemudian akan langsung belok ke kiri yaitu Jalan Bayangkara.

Untuk pengunjung yang akan menuju Kota Bulukumba dari arah Utara menuju selatan maka rute yang biasa dipakai adalah dari jalan DR. Sam Ratulangi depan stadion mini belok kiri ke Jalan Matahari selanjutnya akan menuju ke Bulukumba Kota, sementara untuk pengguna yang akan menuju ke Kota Bulukumba, kecamatan Gantarang, Kabupaten Bantaeng dan Makassar dari arah utara ke selatan selanjutnya akan melalui jalan DR. Sam Ratulangi terus ke jalan Lanto Dg Pasewang di sepanjang jalur teko lajae.

Besaran volume kendaraan serta pengguna jalan disepanjang ruas jalan DR. Sam Ratulangi dalam wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru Kota Bulukumba yang membebani jalan tersebut merupakan dampak dari bangkitan dan pola sirkulasi yang terjadi akibat adanya interaksi ruang yang diantaranya adalah terjadi pertemuan produsen dan konsumen dan pada titik-titik tertentu mengakibatkan kemacetan disepanjang ruas jalan tersebut. Belum lagi tidak adanya area parkir yang disediakan oleh pihak produsen terhadap konsumen yang datang ke lokasi tersebut untuk bertransaksi jual beli barang/jasa.

Gambar 9 Sketsa Arah Pejalanan dari Jln. Bayangkara



Sketsa Arah Pejalanan dari Jln. Lanto Dg Pasewang

Tabel 4.20 Volume dan Pergerakan Kendaraan Hasil Pembagian Lalu lintas

Hari Kerja

(Hari : Senin, Tgl. 22 Mei 2017)

Arah Arus	Volume Kendaraan						Total
	Mobil Truck	Mobil Kanvas	Mobil / Mini Bus	Angkutan Umum	Motor	Non Motor	
Dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi	37	32	462	136	370	57	1.094
Dari Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang	41	50	458	123	365	60	1.097
Dari Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi	37	29	433	110	357	48	1.014
Dari Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara	31	17	409	90	350	15	912

Sumber : Hasil Survey 2017

Hari Kerja

(Hari : Rabu, Tgl. 24 Mei 2017)

Arah Arus	Volume Kendaraan						Total
	Mobil Truck	Mobil Kanvas	Mobil / Mini Bus	Angkutan Umum	Motor	Non Motor	
Dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi	49	43	461	127	366	48	1.067
Dari Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang	41	41	453	123	360	45	1.063
Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi	31	29	453	126	366	46	1.051
Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara	38	31	437	96	355	49	1.006

Sumber : Hasil Survey 2017

Hari Libur
(Hari : Kamis, Tgl. 25 Mei 2017)

Arah Arus	Volume Kendaraan						
	Mobil Truck	Mobil Kanvas	Mobil / Mini Bus	Angkutan Umum	Motor	Non Motor	Total
Dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi	40	40	330	95	237	50	792
Dari Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang	40	42	332	96	222	42	774
Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi	30	32	315	80	225	41	723
Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara	35	31	312	88	219	36	721

Sumber : Hasil Survey 2017

Hari Libur
(Hari : Minggu, Tgl. 28 Mei 2017)

Arah Arus	Volume Kendaraan						
	Mobil Truck	Mobil Kanvas	Mobil / Mini Bus	Angkutan Umum	Motor	Non Motor	Total
Dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi	38	43	335	96	235	60	807
Dari Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang	35	40	341	94	224	53	788
Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi	35	36	390	85	240	50	836
Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara	35	37	398	81	212	47	810

Sumber : Hasil Survey 2017

Total Jumlah Volume Kendaraan Pada Hari Kerja dan Hari Libur
Hari Kerja

Ruas	Volume Kendaraan						Jumlah
	Mobil Truck	Mobil Kanvas	Mobil / Mini Bus	Angkutan Umum	Motor	Non Motor	
Jln. Dr. Sam Ratulangi	305	272	3.566	931	2.889	368	8.331

Sumber : Hasil Survey 2017

Hari Libur

Ruas	Volume Kendaraan						Jumlah
	Mobil Truck	Mobil Kanvas	Mobil / Mini Bus	Angkutan Umum	Motor	Non Motor	
Jln. Dr. Sam Ratulangi	288	301	1.464	356	911	379	3.699

Sumber : Hasil Survey 2017

Dari data tersebut diatas dapat diketahui prosentase bangkitan perjalanan hasil pembebanan di wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba sebagai dampak dari interaksi ruang yang terjadi diwilayah tersebut. Proporsi tersebut dihitung berdasarkan total bangkitan perjalanan (dalam SMP) dibagi Volume kendaraan total. Sementara waktu diperhitungkan pada 2 (dua) hari kerja yaitu tanggal 22 Mei 2017 dan 24 Mei 2017 dan 2 (dua) hari libur yaitu tanggal 25 Mei 2017 dan 28 Mei 2017.

Hari Kerja

A. Masuk dari Jln. Bayangkara ke Jln, Dr. Sam Ratulangi

Kendaraan maupun pengunjung dari Taccorong (Gantarang), Rilau Ale, Bulukumpa dan Sinjai yang memasuki wilayah pasar baru melalui jalur utara depan mall Mega Zanur.

Mobil Truk = 129,00SMP

Mobil Kanvas = 75,00SMP

Mobil/Mini Bus = 923,00 SMP

Angkutan Umum = 263,00 SMP

Motor = 368,00 SMP

Non Motor = 105,00SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba dari arah utara melalui Jalan Bhayangkara ke Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.863,00 SMP / hari atau sebesar 169,36SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpangjalan Sam Ratulangi adalah 7.039,00SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$169,36 / 7.039,00 \times 100 \% = 2,41\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,41% dari total volume lalu lintas.

B. Keluar melalui Jln. Dr. Sam Ratulangi ke Jalan Lanto Dg Pasewang

Kendaraan maupun pengunjung dari Pusat CBD, (Gantarang), Rilau Ale, Bulukumpa dan Sinjai yang melalui wilayah pasar barulewat depan Stadion Mini Bulukumba.

Mobil Truk = 123,00SMP

Mobil Kanvas = 91,00SMP

Mobil/Mini Bus = 911,00SMP

Angkutan Umum = 246,00SMP

Motor = 362,50SMP

Non Motor = 105,00SMP

Total kendaraan/pengunjung yang keluar melalui wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba dari arah utara Jalan Lanto Dg Pasewang adalah sebesar 1.838,50SMP / hari atau sebesar 167,14SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpang jalan Sam Ratulangi adalah 7.039,00SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$167,14/7.039,00 \times 100 \% = 2,37\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,37% dari total volume lalu lintas.

C. Masuk dari Jalan Lanto Dg Pasewang ke Jalan Dr. Sam Ratulangi

Kendaraan maupun pengunjung dari Bulukumba Kota, Kec. Gantarang, Kec. Kindang Kab. Bantaeng dan Makassar yang melalui wilayah pasar barulewat depan Stadion Mini Bulukumba.

Mobil Truk = 102,00 SMP

Mobil Kanvas = 58,00 SMP

Mobil/Mini Bus = 886,00 SMP

Angkutan Umum = 236,00 SMP

Motor = 361,50 SMP

Non Motor = 64,00 SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru dari arah selatan melalui Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.737,50 SMP / hari atau sebesar 157,95SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpang jalan Sam Ratulangi adalah 7.039,00SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$157,95/7.039,00 \times 100 \% = 2,24\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,24% dari total volume lalu lintas.

D. Keluar melalui Jalan Sam Ratulangi ke Jalan Bayangkara

Kendaraan maupun pengunjung dari Bulukumba Kota, Kec. Gantarang, Kec. Kindang Kab. Bantaeng dan Makassar yang melalui wilayah pasar barulewat depan Mall Mega Zanur Bulukumba.

Mobil Truk = 103,50 SMP

Mobil Kanvas = 48,00 SMP

Mobil/Mini Bus = 846,00 SMP

Angkutan Umum = 186,00 SMP

Motor = 352,50 SMP

Non Motor = 64,00 SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru dari arah selatan melalui Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.600,00 SMP / hari atau sebesar 145,45SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpang jalan Sam Ratulangi adalah 7.039,00SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$145,45/7.039,00 \times 100 \% = 2,07\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,07% dari total volume lalu lintas.

Hari Libur

A. Masuk dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi

Kendaraan maupun pengunjung dari Taccorong (Gantarang), Rilau Ale, Bulukumpa dan Sinjai yang memasuki wilayah pasar baru melalui jalur utara depan mall Mega Zanur.

Mobil Truk	=	117,00 SMP
Mobil Kanvas	=	83,00 SMP
Mobil/Mini Bus	=	665,00 SMP
Angkutan Umum	=	191,00 SMP
Motor	=	236,00 SMP
Non Motor	=	110,00 SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba dari arah utara melalui Jalan Bhayangkara ke Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.402,00SMP / hari atau sebesar127,45SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpangjalan Sam Ratulangi adalah 5.487,00SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitungsebagai berikut :

$$127,45/5.487,00 \times 100 \% = 2,32\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar2,32% dari total volume lalu lintas.

B. Keluar melaluiJln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang

Kendaraan yang berasal dari Pusat CBD, (Gantarang), Rilau Ale, Bulukumpa dan Sinjai yang melalui wilayah pasar barulewat depan Stadion Mini Bulukumba.

Mobil Truk	=	112,50 SMP
Mobil Kanvas	=	82,00 SMP
Mobil/Mini Bus	=	673,00 SMP
Angkutan Umum	=	190,00 SMP
Motor	=	223,00SMP
Non Motor	=	95,00 SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba dari arah utara melalui Jalan Bayangkara menuju ke Jalan Lanto Dg Pasewang melalui Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.375,50 SMP / hari atau sebesar 125,05 SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpang jalan Sam Ratulangi adalah 5.487,00 SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$125,05 / 5.487,00 \times 100 \% = 2,32\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,32% dari total volume lalu lintas.

C. Masuk dari Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi

Kendaraan maupun pengunjung dari Bulukumba Kota, Kec. Gantarang, Kec. Kindang Kab. Bantaeng dan Makassar yang melalui wilayah pasar baru lewat depan Stadion Mini Bulukumba.

Mobil Truk	=	97,50 SMP
Mobil Kanvas	=	68,00 SMP
Mobil/Mini Bus	=	705,00 SMP
Angkutan Umum	=	165,00 SMP
Motor	=	232,50 SMP
Non Motor	=	91,00 SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru dari arah selatan melalui Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.359,00 SMP / hari atau sebesar 123,55 SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpang jalan Sam Ratulangi adalah 5.487,00 SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$123,55 / 5.487 \times 100 \% = 2,25\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,25% dari total volume lalu lintas.

D. Keluar melalui Dari Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara

Kendaraan maupun pengunjung dari Bulukumba Kota, Kec. Gantarang, Kec. Kindang Kab. Bantaeng dan Makassar yang melalui wilayah pasar barulewat depan Mall Mega Zanur Bulukumba.

Mobil Truk = 105,00 SMP

Mobil Kanvas = 68,00 SMP

Mobil/Mini Bus = 710,00 SMP

Angkutan Umum = 169,00 SMP

Motor = 215,50 SMP

Non Motor = 83,00 SMP

Total kendaraan/pengunjung yang memasuki wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru dari arah selatan melalui Jalan Sam Ratulangi adalah sebesar 1.350,50 SMP / hari atau sebesar 122,77SMP / jam. Sedangkan untuk Satuan Mobil Penumpang jalan Sam Ratulangi adalah 5.487,00 SMP/ jam. Sehingga prosentase Pembagian lalu lintas dapat dihitung sebagai berikut :

$$122,77/5.487,00 \times 100 \% = 2,24\%$$

Yang berarti bahwa dengan adanya CBD (*Central Business District*) pasar baru, maka akan membebani arus lalu lintas Jalan Sam Ratulangi sebesar 2,24% dari total volume lalu lintas.

Tabel 4.21 Perhitungan Hasil Pembagian Lalu lintas

Hari Kerja

Arah/Tujuan	Satuan Mobil Penumpang (SMP)							Kapasitas	Pembagian LL (%)
	Mobil Truk	Mobil Kanvas	Mobil/Mini Bus	Angkutan Umum	Sepeda Motor	Non Motor	Total		
Masuk dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi	129	75	923	263	368	105	1.863	7.039	2,41
Keluar melalui Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang	123	91	911	246	362,50	105	1.838,50	7.039	2,37
Masuk dari Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi	102	58	886	236	361,50	94	1.737,50	7.039	2,24
Keluar melalui Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara	103,50	48	846	186	352,50	64	1.600	7.039	2,07

Sumber : Hasil Analisis Data 2017

Hari Libur

Arah/Tujuan	Satuan Mobil Penumpang (SMP)							Kapasitas	Pembagian LL (%)
	Mobil Truk	Mobil Kanvas	Mobil/Mini Bus	Angkutan Umum	Sepeda Motor	Non Motor	Total		
Masuk dari Jln. Bayangkara ke Jln. Sam Ratulangi	117	83	665	191	236	110	1.402	5.487	2,32
Keluar melalui Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Lanto Dg Pasewang	112,50	82	673	190	223	95	1.375,50	5.487	2,28
Masuk dari Jln. Lanto Dg Pasewang Ke Jln. Sam Ratulangi	97,50	68	705	165	232,50	91	1.359	5.487	2,25
Keluar melalui Jln. Sam Ratulangi ke Jln. Bayangkara	105	68	710	169	215,50	83	1.350,50	5.487	2,24

Sumber : Hasil Analisis Data 2017

Dari hasil perhitungan diatas maka dapat kita ketahui bahwa dampak lalulintas yang terjadi pada wilayah CBD (*Central Business District*) pasar baru ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba adalah tidak mempengaruhi darikinerja jalan itu sendiri. Hal ini ditunjukan oleh besarnya bangkitan perjalananmaksimal yang terjadi adalah 2,41 %,

4.1.3 Pengumpulan Data Lalu Lintas Pada Ruas Jalan

Lalu-lintas ruas Jalan Sam Ratulangi adalah lalu-lintas lalu-lintas lokal yang dapat dikelompokkan ke dalam jeniskendaraan berat (HV) antara lain truk dua as. Jenis kendaraan ringan (LV) antara lain sedan, *station wagon*, *pick up*, jip, mikrobus dan angkota, sepeda motor (MC) dan kendaraan tak bermotor (UM). Datalapangan dari masing-masing jenis kendaraan dihitung jumlahnya setiap periode pengamatan yaitu periode 15 menitan, Sedangkan kondisi eksisting jalan Sam Ratulangi adalah panjang sekitar 1.4 km (1.417 meter), lebar jalan masing-masing 6 m dengan median tanpa bahu jalan.

Data volume lalu-lintas disusun dalam bentuk Tabel 4.19 sampai 4.24 yang merupakan hasil dari survai lalu-lintas yang dilaksanakan pada tanggal 22 dan 24 Mei 2017 untuk hari kerja dan 25 dan 28 Mei untuk hari libur. Survai dilaksanakan selama 11 jam dari pukul 07.00 WITA sampai dengan pukul 18.00 WIB. Pelaksanaan survai dilakukan dua hari yaitu pada hari Senin dan Rabu untuk perwakilan hari kerja dan hari Kamis dan Minggu untuk perwakilan hari libur. Pelaksanaan survay selama empat hari ini bertujuan agar dapat diketahui perbedaan volume lalu-lintas pada hari libur maupun pada hari kerja

Titik Survai langsung diambil pada ruas jalan yaitu Jalan DR. Sam Ratulangi Jalur Teko Lajae Kota Bulukumba. Pada empat titik dalam masing-masing ruas jalan mengamati arus lalulintas yang terdiri atas dua arah yang diamati dari arah Selatan ke Utara maupun sebaliknya.

Data volume lalu-lintas selama periode pengamatan disusun dalam bentuk tabel dengan susunan hasil survai volume lalu-lintas menggunakan satuan kendaraan. Dari data jumlah kendaraan yang diperoleh kemudian diolah sesuai dengan persamaan yang telah dijelaskan pada bab 2 dengan menjadikan satuan jumlah kendaraan kedalam satuan mobil penumpang agar memudahkan dalam perhitungan selanjutnya. penelitian dilakukan pada

hari libur dan hari kerja. Untuk lebih mudah dalam melihat hasil pengumpulan data ini dapat dilihat pada rekapitulasi data volume lalu-lintas di ruas Jalan DR. Sam Ratulangi sebagai berikut (untuk rincian per-15 menit, dapat dilihat pada lampiran) :

Tabel 4.22 Volume Lalu-lintas Jalan Sam Ratulangi

Hari Kerja
(Hari Senin, 22 Mei 2017; Arah : Jl. Bayangkara - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	5.00	47.00	21.00	65.00
08.01 - 09.00	2.00	60.00	20.00	73.00
09.01 - 10.00	3.00	48.00	38.00	71.50
10.01 - 11.00	3.00	62.00	27.00	80.00
11.01 - 12.00	3.00	63.00	62.00	98.50
12.01 - 13.00	5.00	86.00	55.00	121.00
13.01 - 14.00	3.00	74.00	55.00	106.00
14.01 - 15.00	5.00	72.00	33.00	96.00
15.01 - 16.00	2.00	41.00	27.00	57.50
16.01 - 17.00	3.00	45.00	20.00	59.50
17.01 - 18.00	3.00	38.00	12.00	48.50
Jumlah	37.00	636.00	370.00	876.50

Hari Kerja
(Senin 22 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Lanto Dg Pasewang)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	2.00	48.00	22.00	62.00
08.01 - 09.00	2.00	47.00	26.00	63.00
09.01 - 10.00	5.00	81.00	53.00	115.00
10.01 - 11.00	-	62.00	31.00	77.50
11.01 - 12.00	7.00	85.00	39.00	115.00
12.01 - 13.00	7.00	71.00	37.00	100.00
13.01 - 14.00	5.00	69.00	29.00	91.00
14.01 - 15.00	6.00	60.00	24.00	81.00
15.01 - 16.00	7.00	46.00	37.00	75.00
16.01 - 17.00	-	12.00	25.00	24.50
17.01 - 18.00	-	50.00	42.00	71.00
Jumlah	41.00	631.00	365.00	875.00

Hari Kerja

(Senin 22 Mei 2017; Arah : Jl. Lanto Dg Pasewang - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	-	38.00	36.00	56.00
08.01 - 09.00	-	56.00	-	56.00
09.01 - 10.00	-	17.00	-	17.00
10.01 - 11.00	13.00	79.00	63.00	130.00
11.01 - 12.00	7.00	82.00	64.00	124.50
12.01 - 13.00	7.00	70.00	52.00	106.50
13.01 - 14.00	3.00	65.00	53.00	96.00
14.01 - 15.00	7.00	67.00	53.00	104.00
15.01 - 16.00	-	42.00	36.00	60.00
16.01 - 17.00	-	56.00	-	56.00
17.01 - 18.00	-	-	-	-
Jumlah	37.00	572.00	357.00	806.00

Hari Kerja

(Senin 22 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Bayangkara)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	2.00	35.00	9.00	42.50
08.01 - 09.00	2.00	36.00	35.00	56.50
09.01 - 10.00	1.00	69.00	39.00	90.00
10.01 - 11.00	-	52.00	28.00	66.00
11.01 - 12.00	4.00	72.00	37.00	96.50
12.01 - 13.00	4.00	56.00	23.00	73.50
13.01 - 14.00	5.00	57.00	28.00	78.50
14.01 - 15.00	6.00	48.00	35.00	74.50
15.01 - 16.00	7.00	39.00	34.00	66.50
16.01 - 17.00	-	8.00	37.00	26.50
17.01 - 18.00	-	44.00	45.00	66.50
Jumlah	31.00	516.00	350.00	737.50

Hari Kerja

(Rabu 24 Mei 2017; Arah : Jl. Bayangkara - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	6.00	46.00	38.00	74.00
08.01 - 09.00	5.00	61.00	-	68.50
09.01 - 10.00	-	25.00	-	25.00
10.01 - 11.00	14.00	85.00	64.00	138.00
11.01 - 12.00	4.00	88.00	61.00	124.50
12.01 - 13.00	8.00	80.00	55.00	119.50
13.01 - 14.00	4.00	73.00	55.00	106.50
14.01 - 15.00	8.00	72.00	55.00	111.50
15.01 - 16.00	-	44.00	38.00	63.00
16.01 - 17.00	-	57.00	-	57.00
17.01 - 18.00	-	-	-	-
Jumlah	49.00	631.00	366.00	887.50

Hari Kerja

(Rabu 24 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Lanto Dg Pasewang)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	2.00	46.00	13.00	55.50
08.01 - 09.00	2.00	44.00	26.00	60.00
09.01 - 10.00	3.00	78.00	41.00	103.00
10.01 - 11.00	-	61.00	31.00	76.50
11.01 - 12.00	9.00	85.00	39.00	118.00
12.01 - 13.00	7.00	71.00	25.00	94.00
13.01 - 14.00	5.00	66.00	29.00	88.00
14.01 - 15.00	6.00	58.00	37.00	85.50
15.01 - 16.00	7.00	46.00	37.00	75.00
16.01 - 17.00	-	12.00	41.00	32.50
17.01 - 18.00	-	50.00	41.00	70.50
Jumlah	41.00	617.00	360.00	858.50

Hari Kerja

(Rabu 24 Mei 2017; Arah : Jl. Lanto Dg Pasewang - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	-	40.00	38.00	59.00
08.01 - 09.00	-	60.00	-	60.00
09.01 - 10.00	-	20.00	-	20.00
10.01 - 11.00	13.00	85.00	64.00	136.50
11.01 - 12.00	4.00	86.00	66.00	125.00
12.01 - 13.00	5.00	77.00	55.00	112.00
13.01 - 14.00	3.00	68.00	55.00	100.00
14.01 - 15.00	6.00	71.00	55.00	107.50
15.01 - 16.00	-	44.00	33.00	60.50
16.01 - 17.00	-	57.00	-	57.00
17.01 - 18.00	-	-	-	-
Jumlah	31.00	608.00	366.00	837.50

Hari Kerja

(Rabu 24 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Bayangkara)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	2.00	48.00	17.00	59.50
08.01 - 09.00	2.00	40.00	40.00	63.00
09.01 - 10.00	3.00	71.00	39.00	95.00
10.01 - 11.00	-	53.00	16.00	61.00
11.01 - 12.00	7.00	80.00	39.00	110.00
12.01 - 13.00	6.00	67.00	25.00	88.50
13.01 - 14.00	5.00	63.00	29.00	85.00
14.01 - 15.00	6.00	47.00	35.00	73.50
15.01 - 16.00	7.00	43.00	34.00	70.50
16.01 - 17.00	-	8.00	39.00	27.50
17.01 - 18.00	-	44.00	42.00	65.00
Jumlah	38.00	564.00	355.00	798.50

Hari Libur

(Kamis 25 Mei 2017; Arah : Jl. Bayangkara - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	3.00	40.00	34.00	61.50
08.01 - 09.00	5.00	42.00	27.00	63.00
09.01 - 10.00	4.00	42.00	13.00	54.50
10.01 - 11.00	4.00	49.00	25.00	67.50
11.01 - 12.00	3.00	39.00	13.00	50.00
12.01 - 13.00	3.00	41.00	14.00	52.50
13.01 - 14.00	4.00	46.00	11.00	57.50
14.01 - 15.00	3.00	46.00	12.00	56.50
15.01 - 16.00	4.00	37.00	17.00	51.50
16.01 - 17.00	4.00	51.00	35.00	74.50
17.01 - 18.00	3.00	32.00	36.00	54.50
Jumlah	40.00	465.00	237.00	643.50

Hari Libur

(Kamis 25 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Lanto Dg Pasewang)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	3.00	25.00	8.00	33.50
08.01 - 09.00	5.00	38.00	13.00	52.00
09.01 - 10.00	4.00	43.00	15.00	56.50
10.01 - 11.00	4.00	36.00	15.00	49.50
11.01 - 12.00	3.00	42.00	16.00	54.50
12.01 - 13.00	3.00	35.00	13.00	46.00
13.01 - 14.00	4.00	45.00	29.00	65.50
14.01 - 15.00	3.00	66.00	30.00	85.50
15.01 - 16.00	4.00	38.00	28.00	58.00
16.01 - 17.00	4.00	60.00	28.00	80.00
17.01 - 18.00	3.00	42.00	27.00	60.00
Jumlah	40.00	470.00	222.00	641.00

Hari Libur

(Kamis 25 Mei 2017; Arah : Jl. Lanto Dg Pasewang - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	2.00	26.00	33.00	45.50
08.01 - 09.00	3.00	27.00	23.00	43.00
09.01 - 10.00	2.00	21.00	13.00	30.50
10.01 - 11.00	2.00	36.00	15.00	46.50
11.01 - 12.00	2.00	40.00	27.00	56.50
12.01 - 13.00	3.00	42.00	12.00	52.50
13.01 - 14.00	2.00	37.00	15.00	47.50
14.01 - 15.00	3.00	44.00	22.00	59.50
15.01 - 16.00	4.00	41.00	16.00	55.00
16.01 - 17.00	3.00	45.00	31.00	65.00
17.01 - 18.00	4.00	69.00	18.00	84.00
Jumlah	30.00	428.00	225.00	585.50

Hari Libur

(Kamis 25 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Bayangkara)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	1.00	22.00	25.00	36.00
08.01 - 09.00	4.00	34.00	15.00	47.50
09.01 - 10.00	4.00	38.00	15.00	51.50
10.01 - 11.00	4.00	36.00	15.00	49.50
11.01 - 12.00	3.00	41.00	15.00	53.00
12.01 - 13.00	3.00	27.00	15.00	39.00
13.01 - 14.00	3.00	49.00	20.00	63.50
14.01 - 15.00	3.00	62.00	14.00	73.50
15.01 - 16.00	4.00	24.00	28.00	44.00
16.01 - 17.00	3.00	57.00	30.00	76.50
17.01 - 18.00	3.00	41.00	27.00	59.00
Jumlah	35.00	431.00	219.00	593.00

Hari Libur

(Minggu 28 Mei 2017; Arah : Jl. Bayangkara - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	3.00	54.00	34.00	75.50
08.01 - 09.00	4.00	51.00	16.00	65.00
09.01 - 10.00	3.00	33.00	3.00	39.00
10.01 - 11.00	4.00	44.00	-	50.00
11.01 - 12.00	2.00	48.00	27.00	64.50
12.01 - 13.00	3.00	28.00	14.00	39.50
13.01 - 14.00	3.00	33.00	26.00	50.50
14.01 - 15.00	4.00	34.00	11.00	45.50
15.01 - 16.00	4.00	47.00	16.00	61.00
16.01 - 17.00	5.00	40.00	33.00	64.00
17.01 - 18.00	3.00	62.00	19.00	76.00
Jumlah	38.00	474.00	199.00	630.50

Hari Libur

(Minggu 28 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Lanto Dg Pasewang)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	1.00	28.00	11.00	35.00
08.01 - 09.00	4.00	37.00	17.00	51.50
09.01 - 10.00	2.00	47.00	33.00	66.50
10.01 - 11.00	2.00	35.00	14.00	45.00
11.01 - 12.00	3.00	46.00	10.00	55.50
12.01 - 13.00	7.00	37.00	28.00	61.50
13.01 - 14.00	4.00	48.00	14.00	61.00
14.01 - 15.00	2.00	62.00	14.00	72.00
15.01 - 16.00	2.00	34.00	28.00	51.00
16.01 - 17.00	2.00	60.00	27.00	76.50
17.01 - 18.00	6.00	41.00	29.00	64.50
Jumlah	35.00	475.00	225.00	640.00

Hari Libur

(Minggu 28 Mei 2017; Arah : Jl. Lanto Dg Pasewang - Jl. Dr. Sam Ratulangi)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	2.00	58.00	32.00	77.00
08.01 - 09.00	4.00	55.00	25.00	73.50
09.01 - 10.00	2.00	42.00	3.00	46.50
10.01 - 11.00	4.00	37.00	12.00	49.00
11.01 - 12.00	2.00	36.00	25.00	51.50
12.01 - 13.00	2.00	38.00	26.00	54.00
13.01 - 14.00	3.00	69.00	15.00	81.00
14.01 - 15.00	4.00	50.00	23.00	67.50
15.01 - 16.00	4.00	40.00	17.00	54.50
16.01 - 17.00	5.00	41.00	18.00	57.50
17.01 - 18.00	3.00	45.00	35.00	67.00
Jumlah	35.00	511.00	231.00	679.00

Hari Libur

(Minggu 28 Mei 2017; Arah : Jl. Dr. Sam Ratulangi - Jl. Bayangkara)

Waktu	Kend. Berat	Kend. Ringan	Motor	Tot. SMP
07.00 - 08.00	4.00	40.00	17.00	54.50
08.01 - 09.00	6.00	58.00	27.00	80.50
09.01 - 10.00	3.00	75.00	15.00	87.00
10.01 - 11.00	2.00	56.00	29.00	73.50
11.01 - 12.00	3.00	69.00	15.00	81.00
12.01 - 13.00	3.00	36.00	28.00	54.50
13.01 - 14.00	3.00	40.00	25.00	57.00
14.01 - 15.00	2.00	39.00	10.00	47.00
15.01 - 16.00	3.00	29.00	13.00	40.00
16.01 - 17.00	3.00	30.00	15.00	42.00
17.01 - 18.00	3.00	44.00	18.00	57.50
Jumlah	35.00	516.00	212.00	674.50

Data di atas merupakan hasil survai volume lalu-lintas yang telah dilaksanakan pada hari libur dan hari kerja pada Jalan DR. Sam Ratulangi dari arah Jalan Bayangkara ke Jalan Lanto Dg Pasewang maupun sebaliknya. Untuk lebih mudah dalam melihat hasil pengumpulan data ini dapat dilihat pada rekapitulasi data volume lalu-lintas di ruas Jalan DR. Sam Ratulangi berikut ini :

Hari Libur	Hari Kerja
5.087 SMP / 11 Jam	6.677,00 / 11 Jam

4.2 Pengolahan Data

4.2.1 Pengolahan Data Volume Lalu Lintas Ruas Jalan

Data volume lalu-lintas seperti yang telah ditampilkan pada Tabel 4.19 sampai dengan Tabel 4.24 menggunakan satuan jumlah kendaraan. Untuk kebutuhan analisis mengenai kapasitasnya perlu dilakukan penyesuaian satuannya karena mengingatsatuan yang digunakan untuk menentukan kapasitas jalan adalah Satuan MobilPenumpang (SMP). Satuan jumlah kendaraan yang telah didapatkan disesuaikanmenjadi satuan mobil penumpang dengan mengalikannya dengan angka EkuivalenMobil Penumpang (EMP). Perkalian ini disesuaikan dengan kategori masing-masing kendaraan. apakah itu kendaraan ringan, kendaraanberat maupun sepeda motor. Dibawah ini merupakan perhitungan jumlah kendaraan total pada hari libur dan hari kerja dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP):

Tabel 4.23 Volume Mobil Penumpang pada Jalan DR. Sam Ratulangi pada Hari Libur

Ruas DR. Sam Ratulangi	Volume Lalu Lintas Kendaraan/11 Jam	Nilai EMP	Volume LL dalam SMP	Volume LL dalam SMP/jam
Kendaraan Ringan	3.770	1,0	3.770	342,73
Kendaraan Berat	288	1,5	432	39,27
Sepeda Motor	1.770	0,5	885	80,45
Total	5.828		5.087	462,45

Sumber : Hasil survai 2017

Dari tabel di atas dapat diketahui volume total dua arah Jalan DR. Sam Ratulangi pada hari libur adalah 462,45 SMP/Jam.

Tabel 4.24 Volume Mobil Penumpang pada Jalan DR. Sam Ratulangi pada Hari Kerja

Ruas DR. Sam Ratulangi	Volume Lalu Lintas Kendaraan/11 Jam	Nilai EMP	Volume LL dalam SMP	Volume LL dalam SMP/jam
Kendaraan Ringan	4.775	1,0	4.775,00	434,09
Kendaraan Berat	305	1,5	457,50	41,59
Sepeda Motor	2.889	0,5	1.444,50	131,32
Total	7.969		6.677	607,00

Sumber : Hasil survai 2017

Dari tabel di atas dapat diketahui volume total dua arah Jalan DR. Sam Ratulangi pada hari kerja adalah 607,00 SMP/Jam.

4.2.2 Pengolahan Data Kapasitas Jalan

Survai dilakukan pada pada ruas jalan DR. Sam Ratulangi di wilayah di pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Kota Bulukumba. Dalam penelitian ini akan dilakukan analisis kapasitas jalan sehingga perlu dilakukan pengolahan data mengenai kapasitas jalan. Data yang diperlukan dalam pengolahan kapasitas jalan antara lain tipe jalan, lebar jalan efektif, split arah, hambatan samping, ukuran kota atau jumlah penduduk. Tabel berikut ini data mengenai karakteristik jalan dan hal-hal lain yang mendukung analisis kapasitas ini :

Tabel 4.25 Dimensi dan Kondisi Eksiting Ruas Jalan

No.	Karakteristik Jalan	Jl. DR. Sam Ratulangi
1.	Type Jalan	Dua Lajur Tdk Terpisah (2/2 UD)
2.	Lebar Jalan Efektif	6 M
3.	Split Arah	55 – 45
4.	Hambatan Samping	Sedang

Sumber : Hasil survai 2006

Dari data dimensi dan kondisi ruas jalan di atas dapat ditentukan besarnya kapasitas Jalan yang dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

dimana :

- C = kapasitas ruas jalan (SMP/Jam)
- C_o = kapasitas dasar
- FC_w = faktor penyesuaian kapasitas untuk lebar jalur lalu lintas
- FC_{sp} = faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah
- FC_{sf} = faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping
- FC_{cs} = faktor penyesuaian kapasitas untuk ukuran kota.

Faktor-faktor penyesuaian di atas dapat ditentukan dengan Tabel 2.6 sampai dengan Tabel 2.10. Setelah faktor-faktor penyesuaian ini ditentukan dapat dihitung kapasitasnya, sebagai berikut :

Jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba :

Kapasitas dasar jalan (C_o) adalah 2900 SMP/jam/lajur jadi untuk dua lajur adalah 5800 SMP/jam. Untuk penyesuaian kapasitas jalan (FC_w) adalah 0,56, untuk faktor penyesuaian pemisah arah (FC_{sp}) adalah 0,97, penyesuaian hambatan samping (FC_{sf}) adalah 0.86, dan penyesuaian untuk kapasitas kota (FC_{cs}) adalah 0.86.

$$\text{Kapasitas Total} = 5800 \times 0.56 \times 0,97 \times 0,86 \times 0,86 = 2.330 \text{ SMP/Jam}$$

Jadi Kapasitas ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba adalah 2.330 SMP/Jam.

Dari data diatas dapat diketahui tingkat kejenuhan dari jalan Dr. Sam Ratulangi, adalah sebagai berikut :

Jalan Dr. Sam Ratulangi	Q Total Arus LL (smp / jam)	C Kapasitas (smp / jam)	DS = Q/C Derajat Kejenuhan
Hari Kerja	607	2.330	0,26
Hari Libur	462,45	2.330	0,20

Sumber : Pengolahan Data 2017

Untuk jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba derajat kejenuhannya mencapai 0,26, hal ini dikarenakan pada jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba merupakan jalan lokal/kabupaten dan yang melewatinya adalah pengguna jalan dari kecamatan di luar ibukota kabupaten dan masyarakat sekitar kota Bulukumba.

Sementara itu, guna mengetahui tingkat derajat kejenuhan ditiap jamnya berdasarkan perhitungan hari kerja dan hari libur, maka penulis mencoba melakukan perhitungan secara analisis berdasarkan data lapangan yang telah ada sebelumnya dengan uraian sebagai berikut :

Derajat Kejenuhan (Q/C) Hari Kerja

Waktu	Q Total Arus LL (smp / jam)	C Kapasitas (smp / jam)	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Level Of Service
07.00 - 08.00	473,50	2.330,00	0,20	A
08.01 - 09.00	500,00	2.330,00	0,21	B
09.01 - 10.00	536,50	2.330,00	0,23	B
10.01 - 11.00	765,50	2.330,00	0,33	B
11.01 - 12.00	912,00	2.330,00	0,39	B
12.01 - 13.00	815,00	2.330,00	0,35	B
13.01 - 14.00	751,00	2.330,00	0,32	B
14.01 - 15.00	733,50	2.330,00	0,31	B
15.01 - 16.00	528,00	2.330,00	0,23	B
16.01 - 17.00	340,50	2.330,00	0,15	A
17.01 - 18.00	321,50	2.330,00	0,14	A

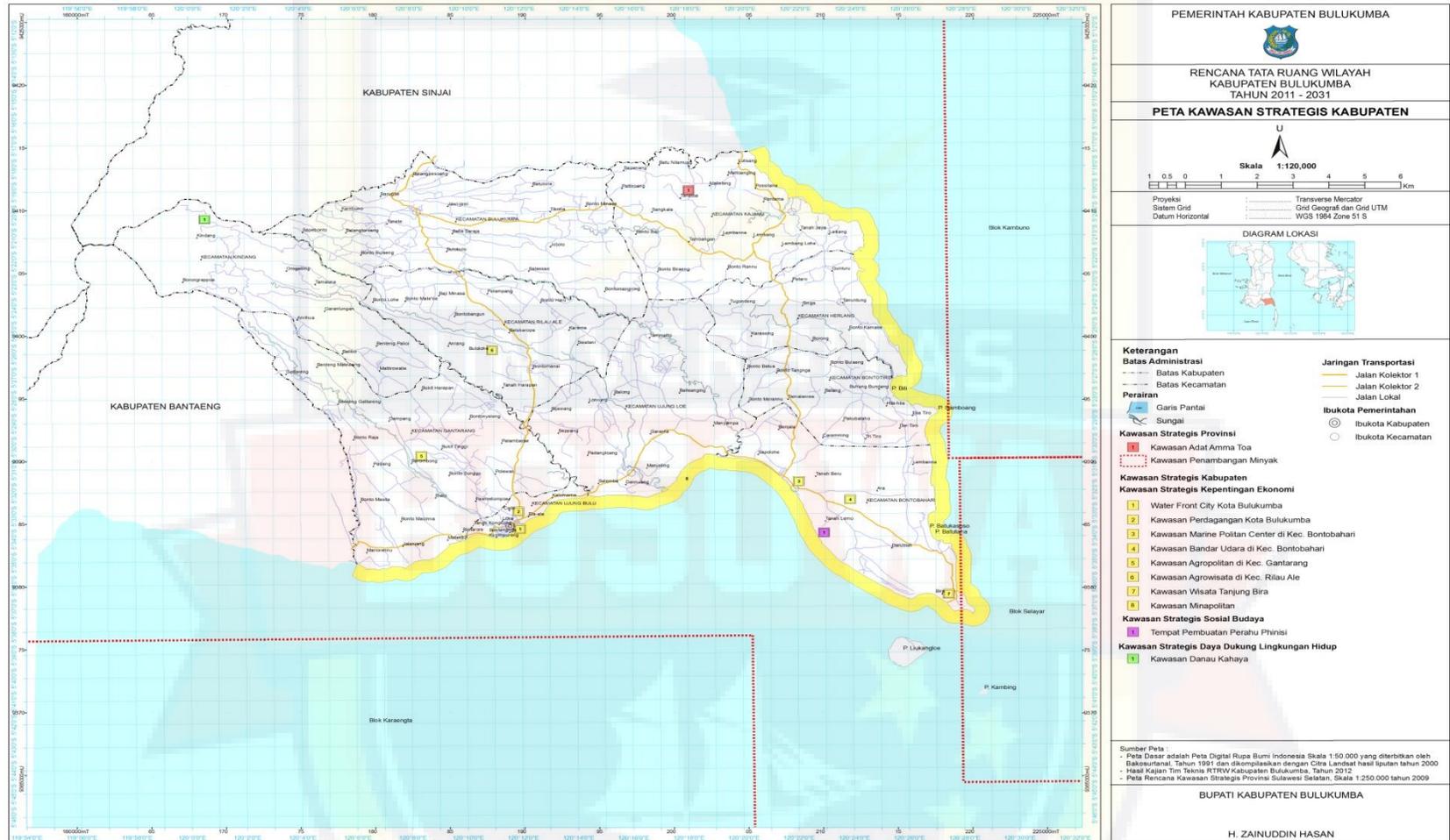
Derajat Kejenuhan (Q/C) Hari Libur

Waktu	Q Total Arus LL (smp / jam)	C Kapasitas (smp / jam)	DS = Q/C Derajat Kejenuhan	Level Of Service
07.00 - 08.00	418,50	2.330,00	0,18	A
08.01 - 09.00	476,00	2.330,00	0,20	A
09.01 - 10.00	432,00	2.330,00	0,19	A
10.01 - 11.00	430,50	2.330,00	0,18	A
11.01 - 12.00	466,50	2.330,00	0,20	A
12.01 - 13.00	399,50	2.330,00	0,17	A
13.01 - 14.00	483,50	2.330,00	0,21	B
14.01 - 15.00	507,00	2.330,00	0,22	B
15.01 - 16.00	415,00	2.330,00	0,18	A
16.01 - 17.00	536,00	2.330,00	0,23	B
17.01 - 18.00	522,50	2.330,00	0,22	B

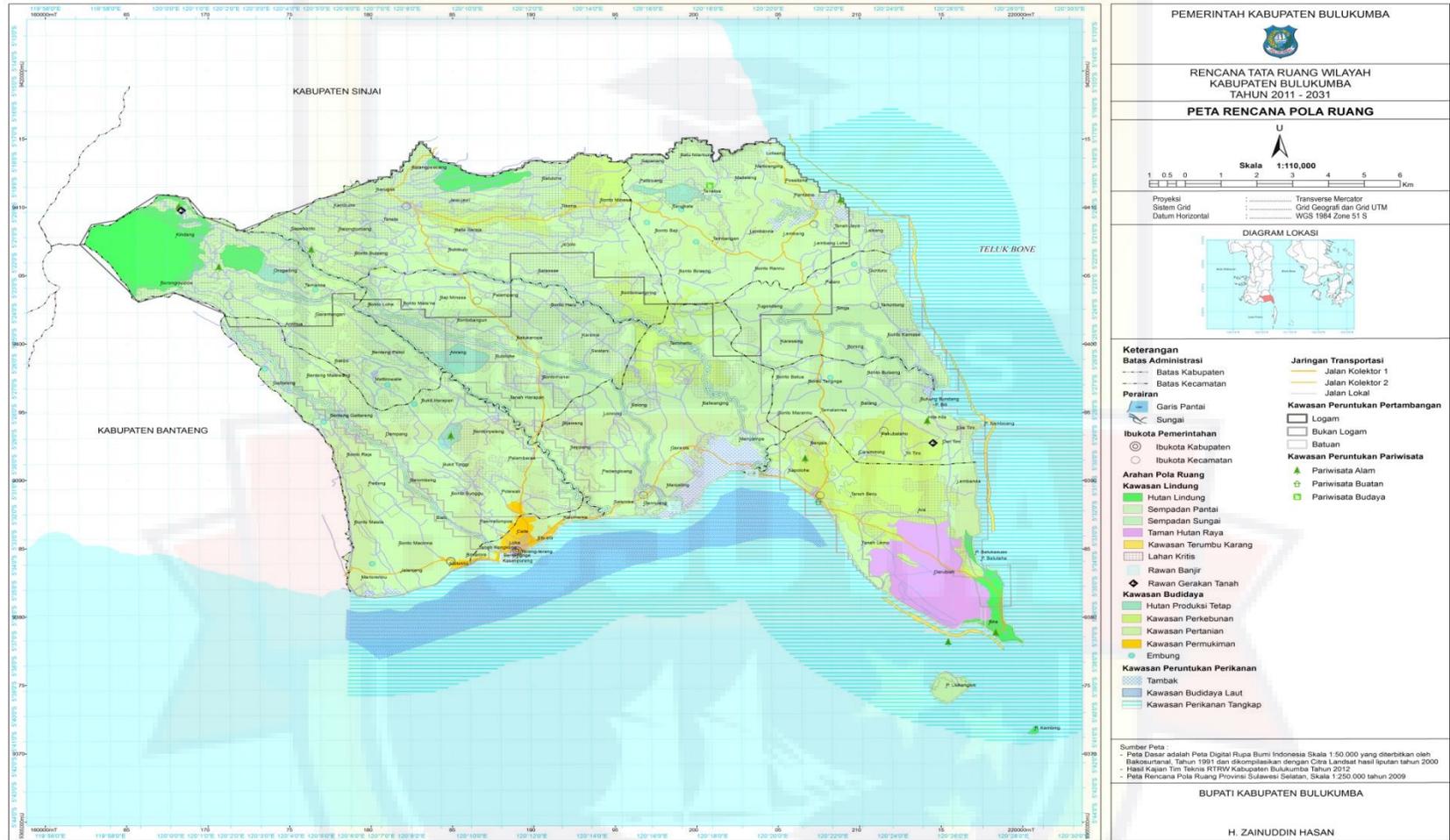
4.3 Pembahasan

4.3.1 Pengaruh Pembentukan Interaksi Ruang Antarkawasan Terhadap Daerah Sekitarnya.

Rencana struktur ruang wilayah kota merupakan kerangka sistem pusat-pusat pelayanan kegiatan kota yang berhierarki dan satu sama lain dihubungkan oleh sistem jaringan prasarana wilayah kota. Rencana struktur ruang wilayah kota dirumuskan dengan kriteria: memperhatikan rencana struktur ruang wilayah kabupaten/kota yang berbatasan; jelas, realistis, dan dapat diimplementasikan dalam jangka waktu perencanaan pada wilayah kota bersangkutan; penentuan pusat-pusat pelayanan di dalam struktur ruang kota harus berhierarki dan tersebar secara proporsional di dalam ruang kota serta saling terkait menjadi satu kesatuan sistem; sistem jaringan prasarana kota dibentuk oleh sistem jaringan transportasi sebagai sistem jaringan prasarana utama dan dilengkapi dengan sistem jaringan prasarana lainnya.



Gambar 4.4 Peta Kawasan Strategis



Gambar 4.5 Peta Rencana Pola Ruang

Dalam Tabel berikut ini memperlihatkan bagaimana hubungan Kota Bulukumba sebagai pusat (core) dengan beberapa ibukota kecamatan yang ada disekitarnya sehingga membentuk suatu struktur ruang.

TABEL 4.3.1 Sistem Perkotaan Di Kabupaten Bulukumba

No.	PKW	PPK	PPL
1.	Kota Bulukumba di Kabupaten Bulukumba (I – IV/C/1)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tanete di Kecamatan Bulukumba; ➤ Tanah Beru di Kecamatan Bontobahari; ➤ Kassi di Kecamatan Kajang; ➤ Dannuang di Kecamatan Ujungloe 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tanuntungdi Kecamatan Herlang ➤ Palampang di Kecamatan Rilau Ale ➤ Hila-hiladi Kecamatan Bontotiro ➤ Borong Rappoa di Kecamatan Kindang

Sumber : RTRW Kabupaten Bulukumba 2012 - 2032

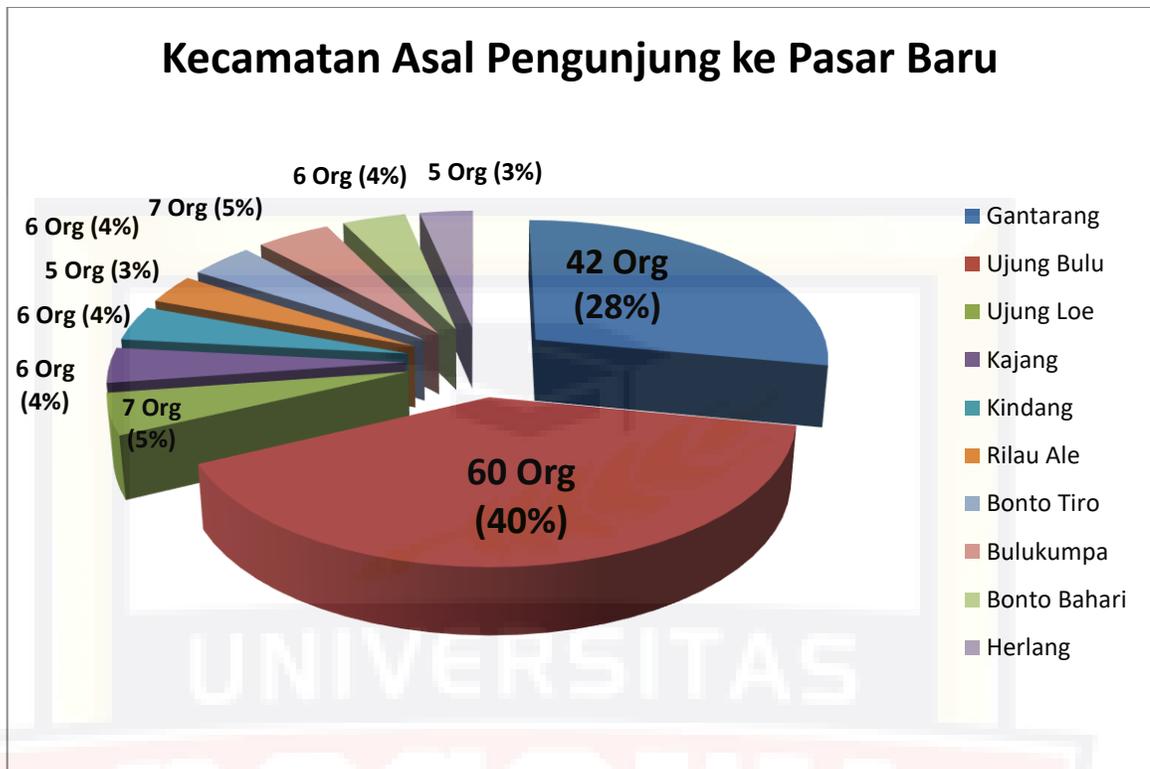
Dengan memperhatikan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa kedudukan Kota Bulukumba sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang didalamnya terdapat kawasan perdagangan dan jasa pasar baru menjadi kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala provinsi atau kabupaten/kota. Sementara Tanete, Tanah Beru, Kassi dan Dannuang selaku Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) diperuntukkan khusus untuk melayani kegiatan kecamatan atau beberapa desa, dan untuk Tanuntung, Palampang, Hila-hila dan Borong Rappoa selaku Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) dikhususkan untuk melayani skala antar desa.

Dengan memperhatikan peranan dan fungsi Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bulukumba yang dalam hal ini berperan sebagai alat untuk mewujudkan keseimbangan pembangunan antar wilayah dan kesinambungan pemanfaatan ruang di Kabupaten Bulukumba, sehingga hal inilah yang mengakibatkan timbulnya interaksi ruang antar wilayah/kawasan dengan datangnya para konsumen yang berada diluar dari ibukota kabupaten untuk melengkapi kekurangan dari kebutuhan sehari-hari mereka, baik yang berasal dari ibukota kecamatan maupun perdesaan.

Kawasan Perdagangan dan Jasa Pasar Baru merupakan bagian dari Kelurahan Caile di Kecamatan Ujung Bulu Kabupaten Bulukumba yang peruntukannya sebagai pusat perdagangan dan jasa. Kawasan ini berkembang seiring dengan meningkatnya jumlah pengusaha dan pedagang serta berdirinya beberapa kantor pemasaran, bank swasta dan pemerintah, kantor/instansi pemerintah dan swasta yang masuk pada kegiatan perdagangan dan jasa. Dalam hal struktur ekonomi kota sebagaimana yang telah dijelaskan pada Bab II hal. 7-8, bahwa Kota Bulukumba khususnya wilayah pasar baru termasuk dalam kategori kegiatan ekonomi dasar yang mana kegiatan ini meliputi pembuatan dan penyaluran barang dan jasa untuk keperluan luar kota atau dikirim ke daerah sekitar kota. Produk yang dikirim dan disalurkan berasal dari industri, perdagangan, hiburan, dan lainnya.

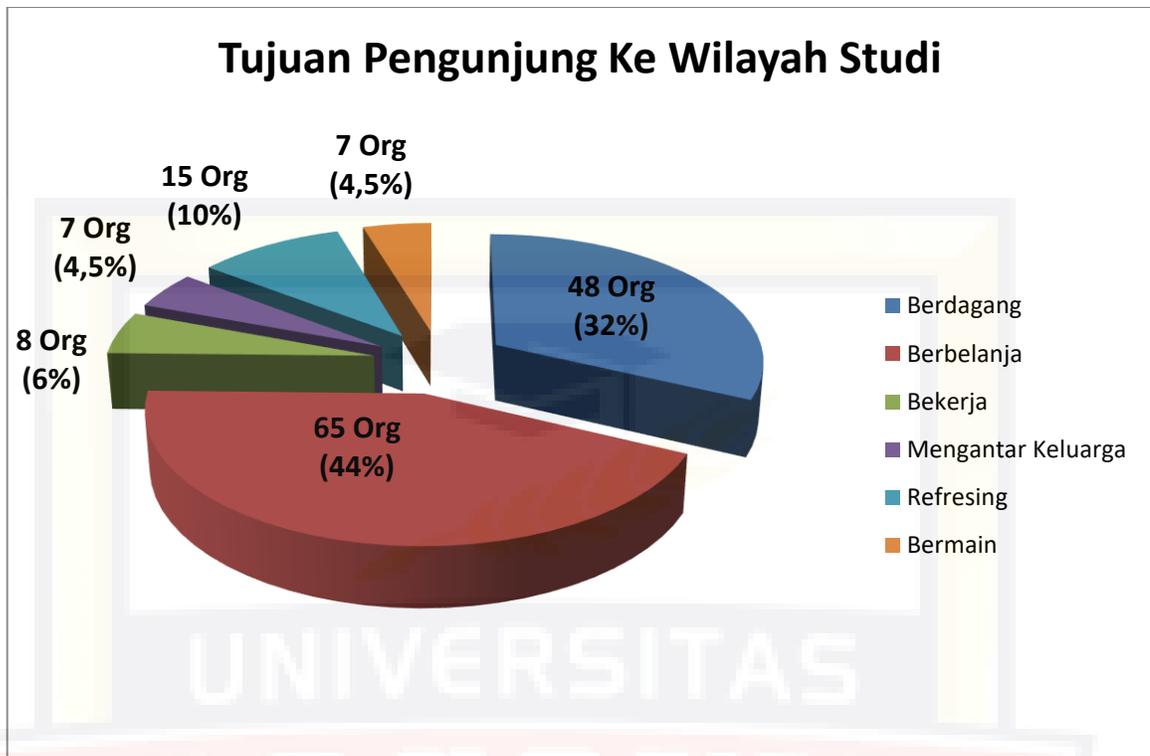
Dengan berkembangnya pasar baru sebagai kawasan perdagangan barang dan jasa, menarik minat dari beberapa pengusaha untuk mencoba peruntungannya yang salah satunya adalah dibangunnya Mall Mega Zanur yang terletak di simpang dua Jalan Dr. Sam Ratulangi dengan Jalan Bayangkara. Disamping itupula keberadaan terminal induk yang terletak dibelakang Dinas Perhubungan dan bersebelahan dengan Pasar Sentral sebagai pusat ekonomi rakyat, menarik minat para produsen dan konsumen untuk datang melakukan transaksi jual beli.

Pada prinsipnya, bahwa keberadaan kawasan pasar baru sebagai pusat perdagangan dan jasa (*CBD/Central Business District*) Kota Bulukumba mempengaruhi beberapa wilayah kecamatan yang ada disekitarnya. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh beberapa pakar dalam teorinya, seperti :Burges, 1925 (*concentric theory*); Harris dan Ullman, 1945 (*Multinucleus Theory*); Bergel, 1955 (*high rise building*); Babcock, 1960 (*teori poros*); Alonso, 1964 (*historis Theory*); Griffin dan Ford, 1980 (*Sectoral Theory*). Hal ini dapat dibuktikan dari hasil penelitian yang dilakukan penulis di lapangan bahwa semakin dekat suatu wilayah di pusat kegiatan, maka semakin kuat daya tarik dan minat konsumen untuk datang di wilayah tersebut. Pada Tabel 4.13 dibuktikan dengan keberadaan konsumen untuk datang ke wilayah pasar baru.



Jika kita melihat diagram gambar diatas, bahwa Kecamatan Ujung Bulu yang juga merupakan Ibukota Kabupaten sebagai pusat kota serta Kecamatan Gantarang sebagai kecamatan terdekat dari kawasan pasar baru itu sendiri mempunyai prosentase kedatangan pengunjung terbesar yaitu 40% dan 28%. Sementara kecamatan lain terbilang kecil prosentasenya, mengingat ada beberapa kecamatan yang juga memiliki magnet sebagai daya tarik dari produsen dan konsumen lainnya yang berasal dari luar kota. Seperti Kecamatan Bulukumpa (Tanete) di sebelah Utara dan Kecamatan Bonto Bahari dan Kajang di sebelah selatan.

Sementara disekitar kawasan pasar baru itu sendiri, keberadaan beberapa kompleks perumahan yang berlokasi di belakang stadion mini serta di belakang pusat pertokoan disepanjang ruas pasar baru juga turut andil dalam memberikan pengaruh interaksi ruang pada kawasan tersebut. Tingginya animo masyarakat di dalam kota serta di Kecamatan Gantarang sebagai wilayah terdekat dari kompleks pasar baru itu sendiri tercermin sebagaimana yang dapat dilihat pada tabel 4.16 tentang Tujuan Pengunjung ke wilayah studi.



Dengan melihat dan mengamati gambar diagram diatas, dapat disimpulkan bahwa dari 150 org responden yang datang ke wilayah studi, sebanyak 44% bermaksud untuk berbelanja dan 32% bertujuan untuk berdagang. Sementara lainnya dengan nilai prosentase yang kecil bertujuan untuk bekerja (buruh atau pejaga toko), mengantar keluarga, refresing (nongkrong ngobrol di warung kopi) serta bermain game yang kebetulan juga berada di dalam pasar tersebut.

Dengan demikian, bahwa dengan melihat gejala-gejala yang muncul dilapangan yang dipadukan dengan pendapat para ahli dari beberapa teori yang muncul, serta ditambah dengan hasil wawancara dengan almarhum Bapak Andi Achmad Salam, SH (mantan Kasubag Hukum dan Perundang-undangan Setda Bulukumba) yang pada saat pembangunan kawasan tersebut menjabat selaku Kasi PMD dan Bapak Ir. Mukhtar. S (mantan Kasi Bangunan Gedung Dinas PU Bulukumba) yang pada saat pembangunan kawasan tersebut menjabat selaku Kasi Sempadan Dinas Tata Ruang dan Pertanahan Kab. Bulukumba. Dari hasil wawancara tersebut penulis simpulkan, bahwa akibat pembukaan badan jalan yang melalui jalur pinggiran kota sebagai jalur penghubung dan jalan pintas yang saat ini dikenal dengan istilah “*Teko Lajae*” pada sekitar tahun 1980-an,

mengakibatkan awal munculnya para pedagang buah dan sayuran dengan harapan para penumpang dari dan ke Makassar dapat singgah untuk berbelanja. Selanjutnya dimulailah penjualan tanah areal persawahan oleh beberapa petani kepada para pengusaha dan pedagang untuk dibuat toko meskipun dalam skala yang masih relative kecil.

Pada awal tahun 1990-an, pemerintah daerah membeli lahan persawahan untuk dibuat pasar yang saat ini dikenal dengan istilah Pasar Baru yang pembangunan hingga pengelolaannya diserahkan kepada Pihak KOPINDO (Koperasi Indonesia) selaku mitra pemerintah daerah saat itu. Dari situ, maka dimulailah era baru pembangunan kawasan pasar baru, yang selanjutnya diikuti oleh pembangunan sarana pemerintah (stadion mini, terminal bus antar kota, kantor pemerintah (Dinas PU dan Dinas Perhubungan), beberapa bank swasta dan hingga saat ini sudah berdiri mall Mega Zanur Bulukumba yang pembangunannya dilaksanakan pada tahun 2012.

4.3.2 Dampak Dari Perkembangan Pusat Bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba Terhadap Kinerja Jaringan Jalan Dr. Sam Ratulangi

Pemikiran dasar dari titik pertumbuhan adalah bahwa kegiatan ekonomi di dalam suatu wilayah cenderung beraglomerasi di sekitar sejumlah titik-titik tokal (pusat dominan). Di dalam suatu wilayah, arus polarisasi akan bergravitasi ke arah titik-titik tokal (pusat dominan) ini, walaupun kepadatan dari arus tersebut akan berkurang karena jarak. Di sekitar titik tokal (pusat dominan) kita dapat menentukan garis perbatasan dimana kepadatan arus turun sampai suatu tingkat kritis minimum, pusat tersebut dapat dinamakan sebagai titik pertumbuhan, sedangkan wilayah di dalam garis perbatasan merupakan wilayah pengaruhnya (wilayah pertumbuhan).

Berdasarkan penapsiran di atas, distribusi penduduk secara spasial tersusun dalam sistem pusat hirarki dan kaitan-kaitan fungsional. Semakin kuat ciri-ciri nodal dari wilayah- wilayah yang bersangkutan semakin tinggi tingkat pertumbuhannya dan demikian juga halnya dengan tingkat perkembangan ekonomi dan sosialnya. Dengan demikian rencana pengembangan wilayah akan lebih berhasil jika rencana tersebut diarahkan untuk memperkuat ciri-ciri titik pertumbuhan alamiah yang terdapat di masing-

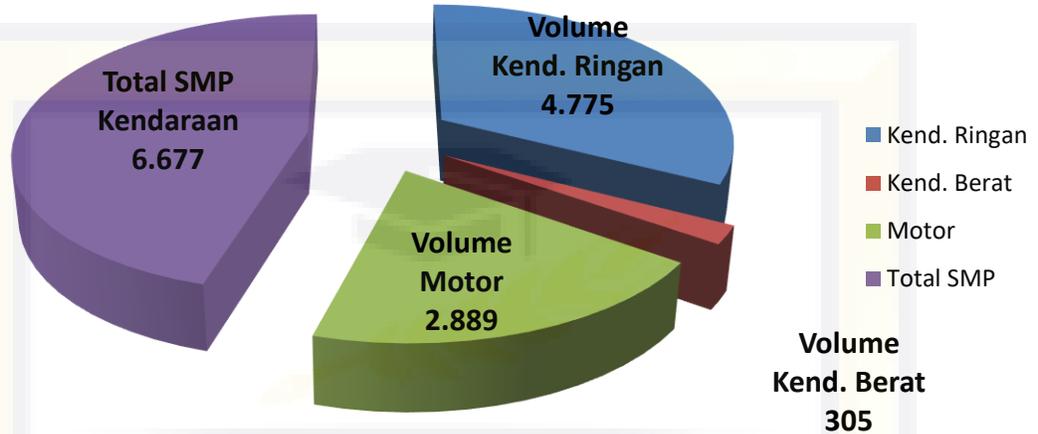
masing wilayah. Strategi titik pertumbuhan dapat ditafsirkan sebagai upaya mengkombinasikan ciri-ciri tempat sentral yang mempunyai orde tinggi dan lokasi potensial yang memberikan keuntungan-keuntungan aglomerasi.

Pada halaman sebelumnya telah dijelaskan, bahwa keberadaan kawasan pasar baru sebagai pusat perdagangan dan jasa diawali dengan dibuatnya jalan penghubung antara daerah kasuara lama disebelah timur dengan Kecamatan Gantarang di sebelah utara yang selanjutnya disebut jalur “*Teko Lajae*”. Dengan berdirinya bangunan-bangunan berupa ruko dan sarana pemerintah/swasta lainnya, mengakibatkan kinerja ruas jalan Dr. Sam Ratulangi menjadi meningkat. Hal ini ditandai dengan banyaknya kendaraan yang melewati jalur tersebut.

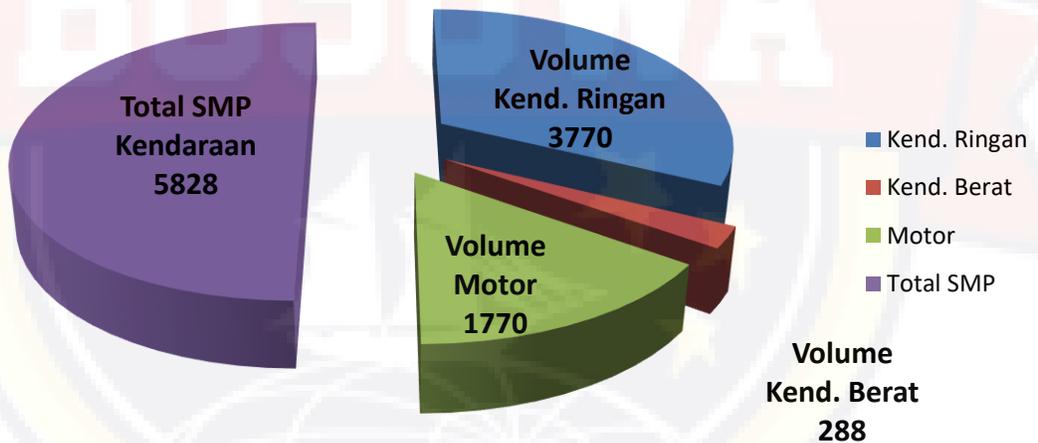
Sebagaimana yang telah dijelaskan dalam Bab II dalam Tinjauan Pustaka, bahwa teori aglomerasi (Weber), teori tempat sentral (Cristaller dan Losch), teori kutub pertumbuhan (Perraoux), dan teori daerah inti (friedmann), teori simpul jasa (Purnomosidi Hadjisarosa) menekankan pentingnya peranan pusat-pusat pengembangan, yang selanjutnya diidentifikasi sebagai "simpul-simpul jasa distribusi" (pada umumnya adalah kota). Kota Bulukumba yang didalamnya terdapat Kawasan Pasar Baru merupakan bagian dari nodal-nodal (titik simpul) dari Kota Makassar dan jalan Dr. Sam Ratulangi merupakan simpul-simpul jasa distribusi yang menghubungkan Kabupaten Sinjai dengan Kabupaten Bulukumba itu sendiri.

Dikarenakan Jalan Dr. Sam Ratulangi merupakan simpul jasa distribusi, akibatnya kendaraan yang datang dan pergi melalui jalan tersebut semakin meningkat.

Volume Kendaraan Pada Hari Kerja



Volume Kendaraan Pada Hari Libur



Jika diperhatikan gambar diagram diatas, bahwa volume kendaraan pada saat hari kerja lebih tinggi dibandingkan pada hari libur. Hal ini mengindikasikan, bahwa pada hari libur banyak toko/ruko terutama yang menjual bahan bangunan dan peralatan rumah tangga tutup dikarenakan para pegawai/karyawannya melakukan weekend. Berbeda pada hari kerja, dimana volume lalu lintas meningkat dikarenakan banyaknya toko/ruko yang

terbuka sehingga mengakibatkan banyaknya konsumen yang datang berbelanja pada hari tersebut.

Banyaknya volume kendaraan yang melalui ruas jalan Dr. Sam Ratulangi tidak sebanding dengan pembagian lalu lintas, baik pada saat hari libur maupun hari kerja. Pada hari kerja, prosentase pembagian lalu lintas terbanyak adalah dari jalan Bayangkara ke Jalan Sam Ratulangi yakni sebesar 2,41%, sementara pada hari libur prosentase pembagian lalu lintas terbanyak adalah dari jalan Bayangkara ke Jalan Sam Ratulangi yakni sebesar 2,32%.

Berdasarkan hasil pengukuran dilapangan, bahwa panjang jalan ruas Dr. Sam Ratulangi adalah 1.417 meter sementara lebar badan jalan berbeda-beda sebagaimana dapat kita lihat pada Tabel 4.6 tentang panjang dan lebar ruas jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Bulukumba. Dalam hal untuk mengetahui tingkat kepadatan lalu lintas, penulis melakukan penelusuran dengan membawa kendaraan sendiri kendaraan, menelusuri ruas jalan tersebut pada jam-jam tertentu. Dan hasilnya dapat dilihat sebagaimana pada daftar tabel 4.27 berikut ini :

Tabel 4.27 Jarak dan Kecepatan Kendaraan

Jarak Tempuh	Kecepatan Rata-rata		Keterangan
	Mobil	Motor	
STA 0+000 – 1+417	40 – 50 km/jam	60 km/jam	Jam 07.00 – 08.00 :Lengang, kendaraan msh kurang
STA 0+000 – 0+675	40 km/jam	50 km/jam	Jam 09.00 – 10.00 :Kendaraan banyak, aktivitas meningkat
STA 0+675 – 0+900	10 - 20 km/jam	20 km/jam	Jam 09 - 11.00 : Ramai, kendaraan banyak, aktivitas meningkat, Parkir tepi jalan (Depan Toko Gunung Sari)
STA 0+900 – 1+050	30 km/jam	20 km/jam	Jam 11.00 : Ramai, kendaraan banyak, aktivitas kurang
STA 1+050 – 1+417	40 km/jam	50 km/jam	Jam 11.00 : Kendaraan kurang, aktivitas kurang

Sumber : Data Olahan, 2017

4.3.3 Temuan Studi

Temuan studi dalam sub bab ini di dapatkan dari hasil pengamatan lapangan di ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi. Adapun temuan studi sebagaimana dimaksud adalah tidak adanya lahan parkir bagi para konsumen yang datang ke lokasi pasar baru, sehingga mengakibatkan badan jalan di jadikan tempat parkir dan hal ini utama terjadi di depan Toko Bahan Bangunan dan peralatan rumah tangga. Disamping itu, tidak dimaksimalkannya lahan parkir yang berada dalam kompleks pasar baru, hal ini diakibatkan tidak adanya jalan penghubung atau jembatan penyeberangan antara area pasar dengan ruko yang berada di depannya

Kendaraan berat seperti kontainer/truk pembawa bahan bangunan yang berasal dari Kota Makassar, tidak mematuhi peraturan pemerintah dan larangan terkait waktu masuk diijinkannya melakukan bongkar muat barang. Hal ini berpengaruh terhadap tingkat pelayanan pada ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi yang dipengaruhi oleh aktivitas guna lahan Kota Bulukumba secara keseluruhan dan guna lahan sekitar Jalan Dr. Sam Ratulangi itu sendiri. Hal ini mengakibatkan tarikan dan bangkitan pergerakan bagi Jalan Dr. Sam Ratulangi berpengaruh terhadap pergerakan lalu lintas yang ada dijalan tersebut. Meskipun demikian, hanya pada titik depan pasar baru khususnya pada depan Toko Gunung Sari yang mengalami kemacetan dan selebihnya dari ruas jalan tetap stabil.

Ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi merupakan pintu masuk bagian utara Ke Kota Bulukumba dan menjadi jalan penghubung antar ibukota kabupaten dan ibukota propinsi. Tingginya volume kendaraan yang masuk di jalan tersebut yang umumnya di dominasi oleh kendaraan angkutan umum dan pribadi yang selanjutnya disusul oleh volume sepeda motor, mengakibatkan kinerja ruas jalan tersebut meningkat.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini akan menyimpulkan penjelasan yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya. Secara jelas bab ini akan menguraikan kesimpulan berupa rekomendasi dan saran yang diajukan untuk studi lebih lanjut.

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Pengaruh pembentukan interaksi ruang antarkawasan di pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap daerah sekitarnya.

Sebagaimana diketahui, bahwa kegiatan ekonomi di dalam suatu wilayah cenderung beraglomerasi di sekitar sejumlah titik-titik tokal. Di dalam suatu wilayah, arus polarisasi akan bergravitasi ke arah titik-titik tokal ini, walaupun kepadatan dari arus tersebut akan berkurang karena jarak. Di sekitar titik tokal (pusat dominan) kita dapat menentukan garis perbatasan dimana kepadatan arus turun sampai suatu tingkat kritis minimum, pusat tersebut dapat dinamakan sebagai titik pertumbuhan, sedangkan wilayah di dalam garis perbatasan merupakan wilayah pengaruhnya (wilayah pertumbuhan).

Berdasarkan penapsiran di atas, distribusi penduduk secara spasial tersusun dalam sistem pusat hirarki dan kaitan-kaitan fungsional. Semakin kuat ciri-ciri nodal dari wilayah- wilayah yang bersangkutan semakin tinggi tingkat pertumbuhannya dan demikian juga halnya dengan tingkat perkembangan ekonomi dan sosialnya. Dengan demikian rencana pengembangan wilayah akan lebih berhasil jika rencana tersebut diarahkan untuk memperkuat ciri-ciri titik pertumbuhan alamiah yang terdapat di masing-masing

wilayah. Strategi titik pertumbuhan dapat ditafsirkan sebagai upaya mengkombinasikan ciri-ciri tempat sentral yang mempunyai orde tinggi dan lokasi potensial yang memberikan keuntungan-keuntungan aglomerasi.

Terbukanya ruang jalan di sepanjang jalur “*Teko Lajae*” yang didalamnya terdapat pusat bisnis kawasan pasar baru, mengakibatkan migrasi/perpindahan penduduk dari daerah pasar lama di pusat kota ke daerah pinggiran kota dan hal ini pula memicu timbulnya aglomerasi di wilayah tersebut. Perpindahan yang diakibatkan timbulnya informasi dan gagasan dari masyarakat maupun dari pemerintah untuk membangun ruko/toko tempat usaha/dagang serta jasa mengakibatkan datangnya para produsen ke wilayah tersebut untuk bertransaksi jual beli. Kedatangan para produsen untuk memenuhi kebutuhannya itulah menimbulkan interaksi ruang, antara ruang usaha/perdagangan dengan ruang jalan.

Meningkatnya para pengguna jalan mengakibatkan kinerja ruas jalan meningkat pula, sehingga kepadatan arus lalu lintas tidak dapat dihindari. Timbulnya arus lalu lintas dari utara ke selatan maupun sebaliknya, banyaknya kendaraan yang parkir di tepi jalan untuk singgah membeli kebutuhannya mengakibatkan terjadinya perlambatan di beberapa titik ruas jalan Dr. Sam Ratulangi.

Kota Bulukumba sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang didalamnya terdapat kawasan perdagangan dan jasa pasar baru menjadi kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala provinsi atau kabupaten/kota. Sementara Tanete, Tanah Beru, Kassi dan Dannuang selaku Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) diperuntukkan khusus untuk melayani kegiatan kecamatan atau beberapa desa, dan untuk Tanuntung, Palampang, Hila-hila dan Borong Rappoa selaku Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) dikhususkan untuk melayani skala antar desa. Dengan adanya peranan dan fungsi Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bulukumba ini, mengakibatkan Kota Bulukumba khususnya wilayah CBD (*Central Business District*) menjadi pusat pertemuan para konsumen dan produsen sehingga menjadi bagian dari pilar utama pusat pertumbuhan pembangunan perekonomian di Kabupaten Bulukumba.

5.1.2 Dampak perkembangan pusat bisnis CBD (*Central Business District*) Bulukumba terhadap kinerja jaringan jalan Sam Ratulangi

Dikarenakan ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi termasuk dalam type ruas jalan spinal yang berarti ruasnya jalannya yang lurus dan hanya ada beberapa titik persimpangan jalan, sehingga mengakibatkan para pengguna jalan merasa aman dalam mengemudikan kendaraannya. Disamping itu pula, ruas jalan yang terbagi dua dengan jalur kiri dan kanan yang berbeda arah dengan dibatasi pembatas jalan yang terbuat dari beton (*boulevard*) sehingga bagi pengendara motor itu sendiri merasa aman dengan melaju di jalan. Berdasarkan hasil penelitian dilapangan didapatkan, bahwa untuk jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba derajat kejenuhannya mencapai 0,26, hal ini dikarenakan pada jalan Dr. Sam Ratulangi Bulukumba merupakan jalan lokal/kabupaten dan yang melewatinya adalah pengguna jalan dari kecamatan di luar ibukota kabupaten dan masyarakat sekitar kota Bulukumba. Sementara pada hal. 24 tesis ini dalam Tabel 2.1 tentang karakteristik tingkat pelayanan dapat diketahui bahwa jalan Dr. Sam Ratulangi termasuk tingkat pelayanan B dengan karekteristik Arus stabil, tetapi kecepatan operasi mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan. Hal ini ditandai dengan adanya pembatasan laju kendaraan di depan Toko Gunung Sari yang menjual bahan bangunan, selebihnya tetap dalam kondisi stabil.

Dampak yang paling nyata pada perkembangan pusat bisnis pasar baru terhadap kinerja ruas jalan Dr. Sam Ratulangi adalah masuknya mobil pengangkut bahan bangunan (semen), terjadinya aktivitas bongkar muat barang yang dilakukan oleh mobil truk ekspedisi yang berasal dari Makassar serta ada beberapa toko yang menjadikan tokonya merangkap gudang bahan bangunan maupun hasil bumi, meskipun toko tersebut memiliki pelataran parkir didepannya, namun tetap mengakibatkan tundaan perjalanan pada saat mobil tersebut berbelok arah masuk ke toko/gudang penyimpanan barang.

5.3 Saran

Penelitian ini tidak luput dari berbagai kekurangan, oleh karena itu peneliti mengusulkan penelitian lanjutan bagi peneliti berikutnya untuk penyempurnaan, antara lain :

1. Studi ini tidak memperhitungkan kendaraan yang keluar dan masuk melalui terminal, hal mengingat bahwa umumnya kendaraan angkutan umum yang berasal dari wilayah Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) dan Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) masuk melalui ruas jalan Bayangkara atau lewat pintu utama samping Dinas Perhubungan Kabupaten Bulukumba, sementara hanya sebagian kendaraan saja yang keluar lewat pintu dua ruas Jalan Dr. Sam Ratulangi samping Dinas PU dan Penataan Ruang Kabupaten Bulukumba. Hal ini berakibat kurangnya kendaraan angkutan umum yang diperhitungkan kedatangannya di wilayah studi utamanya yang berasal dari daerah timur (Kecamatan Bonto Bahari, Herlang, Kajang dan Bonto Tiro) dan ini juga yang berpengaruh pada penarikan sampel dari responden yang berasal dari luar ibukota kabupaten.
2. Studi ini kurang membahas mengenai penanganan melalui aspek guna lahan Kota Bulukumba secara keseluruhan, sehingga berakibat tidak diketahuinya secara pasti faktor jarak dari CBD (*Central Business District*) dengan persebaran zona yang teratur diluar wilayah studi yang dapat berakibat terjadinya asosiasi dengan sejumlah faktor dan pengaruh faktor ini akan menghasilkan pola-pola keruangan yang khas. Factor yang dimaksud penulis disini adalah : Fasilitas khusus tertentu, Ekonomi eksternal, Saling merugikan antar fungsi yang tidak serupa, dan Kemampuan ekonomi fungsi yang berbeda.
3. Studi ini belum memperhitungkan dampak bangkitan dan tarikan pergerakan pada pada bangunan dengan fungsi regional (misalnya Mall Mega Zanur Bulukumba, kawasan pergudangan dan industri di sekitar lokus studi).
4. Peneliti menyarankan untuk dilakukan studi lanjutan dengan topik hubungan dan pengaruh sistim jaringan, sistim pergerakan dan sistim aktifitas dalam Kota Bulukumba terhadap pembentukan struktur dan pola ruang kota yang lebih lengkap menggambarkan pola interaksi ruang secara utuh.



Daftar Pustaka

Adisasmita, R. 2015. Teori Pertumbuhan Kota. Penerbit. Graha Ilmu

Adisasmita, R. 2014. Ekonomi Tata Ruang Wilayah. Penerbit. Graha Ilmu

Asdar, M. 2004. Analisis Rute Angkutan Kota Di Makassar. Tesis. Universitas Hasanuddin Makassar.

Einsenring, 2015. Teori Pertumbuhan dan Teori Kemiskinan Perkotaan. Bahan Kuliah Semester I Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota. Universitas Bosowa Makassar.

Gunawan, H. 2014. Pengantar Transportasi dan Logistik. Penerbit. Rajagrafindo Persada

Manaf. M, 1998. Dampak Perkembangan Mega Urban Jakarta Bandung Terhadap Kinerja Jalan Tol Jakarta Bandung. Tesis Magister. Institut Teknologi Bandung

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). 1997.

Putranto, S. 2016. Rekayasa Lalu Lintas. Edisi 3. Penerbit. Indeks Jakarta

Surya, B, 2015. Teori-teori Interaksi Keruangan Dalam Perspektif Perencanaan Wilayah dan Kota. Bahan Kuliah Semester IV Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota. Universitas Bosowa Makassar.

Sugiyon, 1999. Metode Penelitian Administrasi. Penerbit Alfabeta Bandung

Saragih, R. 2005. Studi Kinerja Jalan Arteri Primer (Studi Kasus Jalan Ahmad Yani Surabaya). Tugas Akhir. Institut Teknologi Bandung.

Tamin, Z.O, dkk. Jurnal. Analisis Kebutuhan Model Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi Studi Kasus Kotamadya Bandung. Institut Teknologi Bandung

Warpani, S. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerbit. Institut Teknologi Bandung

Yusuf, M. 2014. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan. Edisi Pertama. Penerbit Prenada Media Group.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bulukumba Tahun 2012 – 2032.

-----, Teori Lokasi dan Pola Keruangan, On Line
(<http://teachgeograf.blogspot.co.id/2012/05/teori-lokasi-dan-pola-keruangan.html>), diakses 10 Juni 2016.

-----, Teori Konsentris, Teori Sektor dan Teori Tempat Yang Sentral On Line
(http://belajarpkn-yuk.blogspot.co.id/2011/10/teori-konsentris-teori-sektor-dan-teori_720.html), diakses 10 Juni 2016.

-----, Peranan Pusat Kota Sebagai Pusat Pertumbuhan On Line

(http://ppwunhas.irsyadi.com/berita_detail.php?recordID=8), diakses 10 Juni 2016.

-----, Pengaruh Perkembangan Ekonomi terhadap Transportasi di Indonesia On Line
(<http://rachmadony.blogspot.co.id/2011/06/pengaruh-perkembangan-ekonomi-terhadap.html>), diakses 10 Juni 2016.

-----, Pengertian Ruang dan Interaksi Antar Ruang On Line
(<https://matheword.wordpress.com/2016/08/02/pengertian-ruang-dan-interaksi-antarruang/>), diakses 14 September 2016.

-----, Macam Contoh dan Pengertian Teori Interaksi On Line
(<http://geografisku.blogspot.co.id/2015/11/macam-contoh-pengertian-teori-interaksi.html>), diakses 14 September 2016.

-----, Karakteristik dan Pengelompokan Jaringan Jalan On Line
(<http://perencanaankota.blogspot.co.id/2013/10/karakteristik-dan-pengelompokan.html>), diakses 30 Desember 2016.

-----, Karakteristik Kawasan Perdagangan On Line
(<http://plano-11.blogspot.co.id/2013/09/karakteristik-kawasan-perdagangan.html>), diakses 30 Desember 2016.



LAMPIRAN



A. SURVEY PELAKU PERJALANAN PEKERJA :

1. Jenis Kelamin Responden

- a. Laki – laki = Org
- b. Perempuan = Org

2. Usia Responden

- a. Kurang dari 20 Tahun = Org
- b. 20 tahun s/d 30 tahun = Org
- c. 31 tahun s/d 40 tahun = Org
- d. 41 tahun s/d 50 tahun = Org
- e. 51 tahun s/d 60 tahun = Org
- f. Diatas 60 tahun = Org

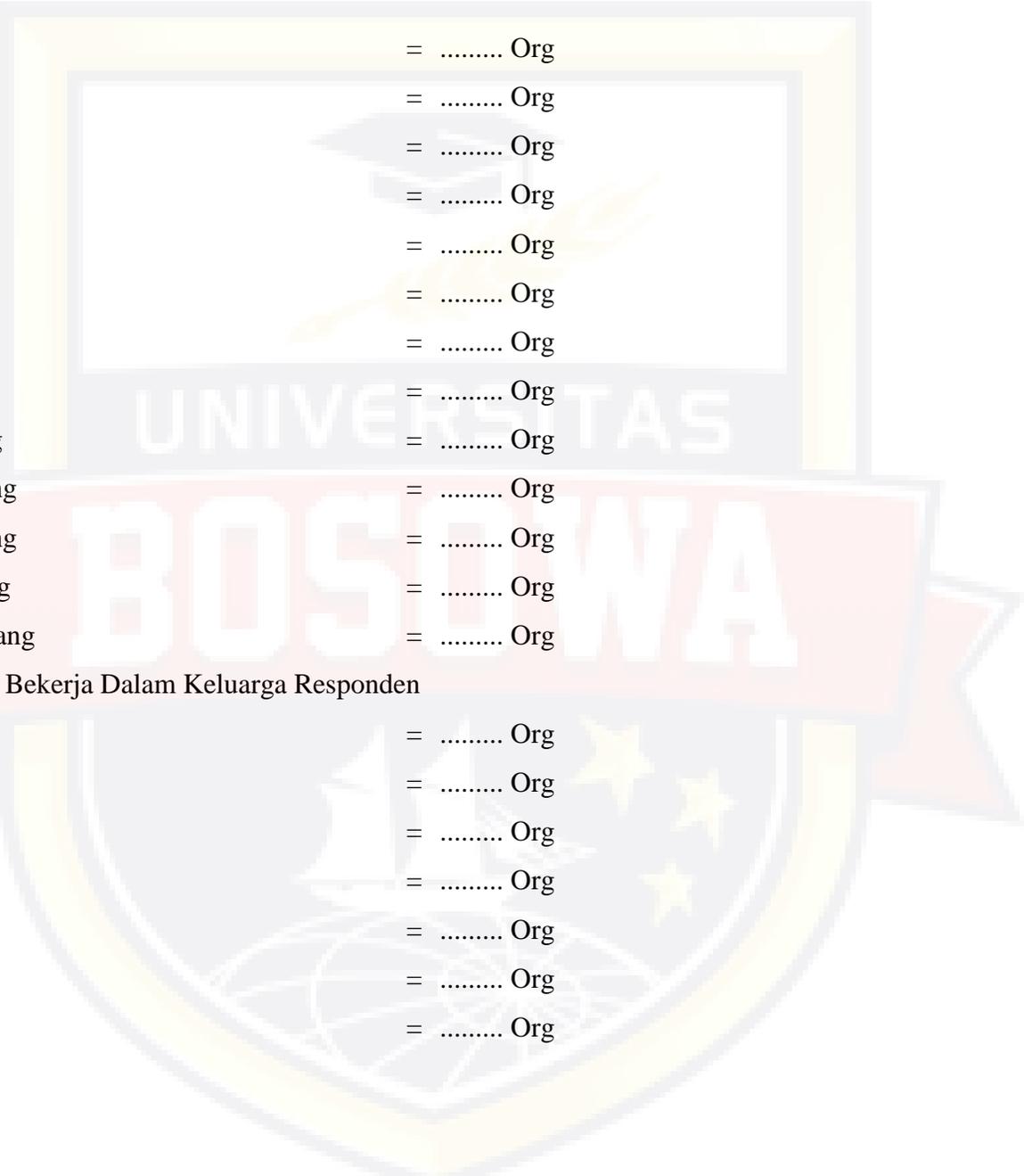
3. Asal/Alamat Responden (Kecamatan)

- a. Gantarang = Org
- b. Ujung Bulu = Org
- c. Ujung Loe = Org
- d. Kajang = Org
- e. Kindang = Org
- f. Rilau Ale = Org
- g. Bonto Tiro = Org
- h. Bulukumpa = Org
- i. Bonto Bahari = Org
- j. Herlang = Org

4. Tujuan Responden Ke Lokasi Pasar Baru

- a. Berdagang = Org
- b. Berbelanja = Org
- c. Bekerja (Buruh/Pejaga Toko/Pegawai) = Org
- d. Mengantar Keluarga = Org
- e. Refresing (Ngobrol di warkop, dll) = Org
- f. Bermain = Org

5. Jumlah Orang Dalam Keluarga Responden

- 
- a. Tidak Ada = Org
- b. 1 (satu) orang = Org
- c. 2 (dua) orang = Org
- d. 3 (tiga) orang = Org
- e. 4 (empat) orang = Org
- f. 5 (lima) orang = Org
- g. 6 (enam) orang = Org
- h. 7 (tujuh) orang = Org
- i. 8 (delapan) orang = Org
- j. 9 (sembilan) orang = Org
- k. 10 (sepuluh) orang = Org
- l. 11 (sebelas) orang = Org
- m. 12 (dua belas) orang = Org
6. Jumlah Orang Yang Bekerja Dalam Keluarga Responden
- a. 1 (satu) orang = Org
- b. 2 (dua) orang = Org
- c. 3 (tiga) orang = Org
- d. 4 (empat) orang = Org
- e. 5 (lima) orang = Org
- f. 6 (enam) orang = Org
- g. 7 (tujuh) orang = Org

- h. 8 (delapan) orang = Org
- i. 9 (sembilan) orang = Org
- j. 10 (sepuluh) orang = Org
- k. 11 (sebelas) orang = Org
- l. (dua belas) orang = Org

7. Pendidikan Terakhir Responden

- a. Tidak Tamat SD = Org
- b. Tamat SD = Org
- c. Tamat SLTP = Org
- d. Tamat SLTA = Org
- e. Tamat Akademi/D3 = Org
- f. Sarjana (S1/S2/S3) = Org

8. Jenis Pekerjaan Responden

- a. PNS/ASN = Org
- b. Pegawai Swasta = Org
- c. Wiraswasta/Pengusaha = Org

- 
- d. TNI/Polri = Org
- e. Pensiunan = Org
- f. Buruh (Tani, Pabrik) = Org
- g. Petani / Nelayan = Org
- h. Lain-lain (IRT,Pelajar/Mahasiswa,Pengangguran) = Org
9. Rata-rata Waktu Berangkat - Tiba di Tempat Kerja/Sekolah/Kampus Responden
- a. 05.00 - 05.30 wita = Org
- b. 05.30 - 06.00 wita = Org
- c. 06.00 - 06.30 wita = Org
- d. 06.30 - 07.00 wita = Org
- e. 07.00 - 07.30 wita = Org
- f. 07.30 - 08.00 wita = Org
- g. 08.00 - 08.30 wita = Org
- h. 08.30 - 09.00 wita = Org
- i. 09.00 - 09.30 wita = Org
- j. 09.30 - 10.00 wita = Org
- k. 10.00 - 10.30 wita = Org
- l. 10.30 - 11.00 wita = Org
- m. 11.00 - 12.00 wita = Org
10. Rata-rata Waktu Pulang Kerja/Sekolah/Kampus - Tiba di Rumah Responden

- a. 12.00 - 12.30 wita = Org
- b. 12.30 - 13.00 wita = Org
- c. 13.00 - 13.30 wita = Org
- d. 13.30 - 14.00 wita = Org
- e. 14.00 - 14.30 wita = Org
- f. 14.30 - 15.00 wita = Org
- g. 15.30 - 16.00 wita = Org
- h. 16.00 - 16.30 wita = Org
- i. 16.30 - 17.00 wita = Org
- j. 17.00 - 17.30 wita = Org
- k. 17.30 - 18.00 wita = Org
- l. 21.00 - 21.05 wita = Org

11. Rata-rata Total Pendapatan Responden per-bulan

- a. Kurang dari Rp. 600.000,- = Org
- b. Rp. 600.000,- - Rp. 999.999,- = Org
- c. Rp. 1.000.000,- - Rp. 1.499.999,- = Org
- d. Rp. 1.500.000,- - Rp. 1.999.999,- = Org
- e. Rp. 2.000.000,- - Rp. 2.999.999,- = Org
- f. Rp. 3.000.000,- - Rp. 3.999.999,- = Org
- g. Rp. 4.000.000,- - Rp. 4.999.999,- = Org
- h. Rp. 5.000.000,- - Rp. 5.999.999,- = Org

- i. Diatas Rp. 6.000.000,- = Org
12. Rata-rata Total Pengeluaran Responden per-bulan
- a. Kurang dari Rp. 600.000,- = Org
- b. Rp. 600.000,- - Rp. 999.999,- = Org
- c. Rp. 1.000.000,- - Rp. 1.499.999,- = Org
- d. Rp. 1.500.000,- - Rp. 1.999.999,- = Org
- e. Rp. 2.000.000,- - Rp. 2.999.999,- = Org
- f. Rp. 3.000.000,- - Rp. 3.999.999,- = Org
- g. Rp. 4.000.000,- - Rp. 4.999.999,- = Org
- h. Rp. 5.000.000,- - Rp. 5.999.999,- = Org
- i. Diatas Rp. 6.000.000,- = Org
13. Prosentase Pendapatan Responden utk Transportasi
- a. 0% - 10% = Org
- b. 11% - 20% = Org
- c. 21% - 30% = Org
- d. 31% - 40% = Org
- e. 41% - 50% = Org
- f. Lebih dari 50% = Org
14. Jenis Kendaraan Responden Ke Tempat Kerja/Sekolah/Kampus
- a. Mobil = Org
- b. Motor = Org

- 
- c. Bis AC = Org
- d. Bis Besar/Kecil = Org
- e. Bis Karyawan = Org
- f. Angkot/Mikrolet = Org
- g. Jalan kaki = Org
15. Jumlah Kendaraan Responden
- a. Mobil
- 1 unit = Org
 - 2 unit = Org
 - 3 unit = Org
 - Diatas 3 unit = Org
- b. Motor
- 1 unit = Org
 - 2 unit = Org
 - 3 unit = Org
 - Diatas 3 unit = Org
- c. Bis AC
- 1 unit = Org

- 2 unit = Org
 - 3 unit = Org
 - Diatas 3 unit = Org
- d. Bis Besar/Kecil
- 1 unit = Org
 - 2 unit = Org
 - 3 unit = Org
 - Diatas 3 unit = Org
- e. Bis Karyawan
- 1 unit = Org
 - 2 unit = Org
 - 3 unit = Org
 - Diatas 3 unit = Org
- f. Angkot/Mikrolet
- 1 unit = Org
 - 2 unit = Org
 - 3 unit = Org
 - Diatas 3 unit = Org
16. Rata-rata Biaya Responden Dengan Mobil Pribadi
- a. Kurang dari Rp. 10.000,- = Org
 - b. Rp. 10.001,- - Rp. 25.000,- = Org

- c. Rp. 25.001,- - Rp. 35.000,- = Org
- d. Rp. 35.001,- - Rp. 50.000,- = Org
- e. Rp. 50.001,- - Rp. 75.000,- = Org
- f. Rp. 75.001,- - Rp. 100.000,- = Org
- g. Rp. 100.001,- - Rp. 125.000,- = Org
- h. Lebih dari Rp. 125.000,- = Org

17. Alasan Responden Terhadap Pengenaan Biaya Dengan Mobil Pribadi

- a. Tidak Mahal = Org
- b. Cukup Mahal = Org
- c. Biasa Saja = Org
- d. Mahal = Org
- e. Sangat Mahal Jika dibandingkan dengan menggunakan mobil ke tempat kerja = Org

18. Alasan Responden Menggunakan Mobil Pribadi/Dinas

- a. Faktor keamanan dan kenyamanan = Org
- b. Faktor biaya lebih murah = Org
- c. Faktor waktu tempuh lebih cepat = Org
- d. Faktor Kebebasan = Org
(Muat lebih banyak & bebas tujuan)

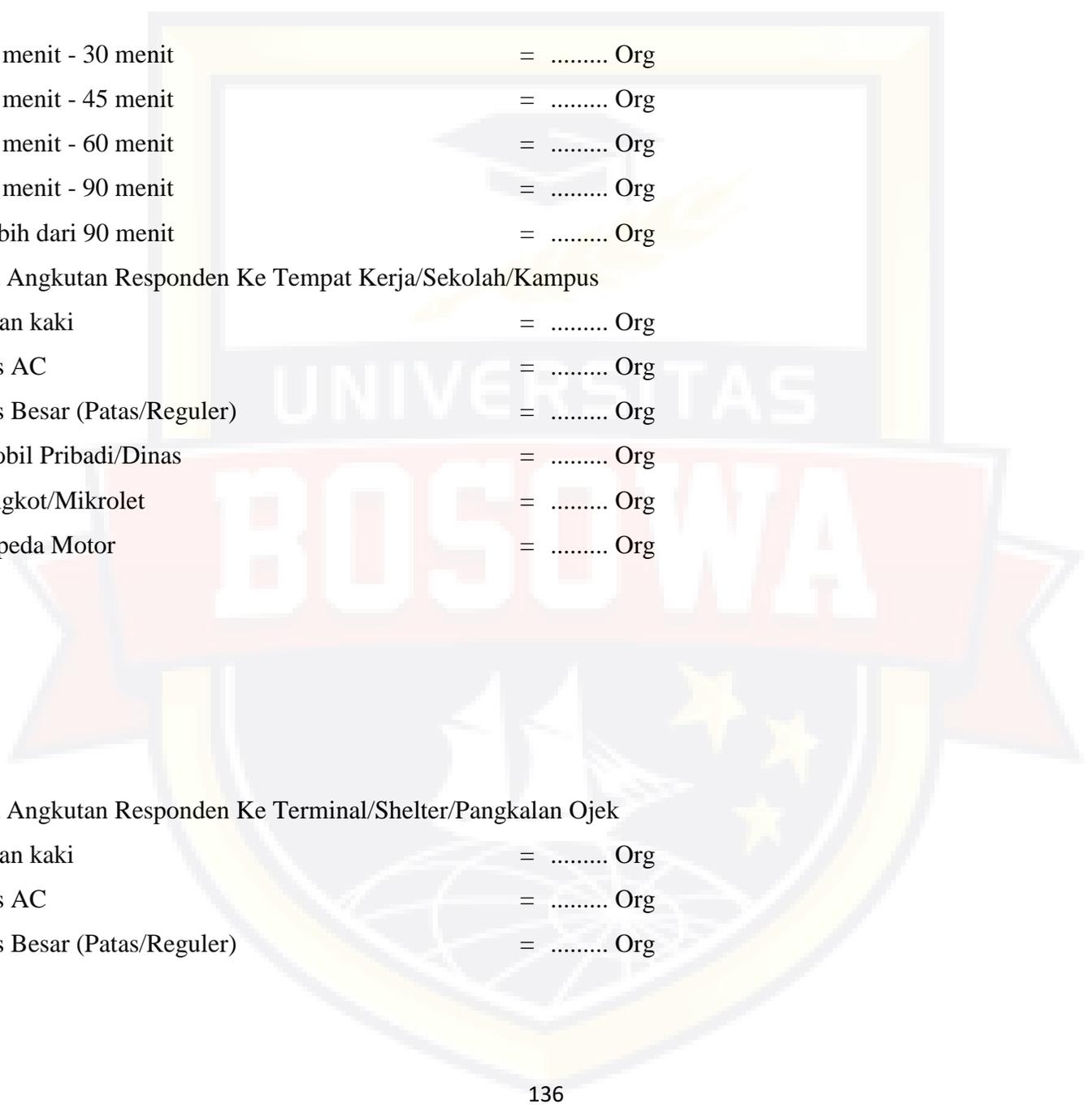
- e. Faktor kesulitan mendapatkan angkutan umum = Org
- f. Faktor lain..... = Org
19. Rata-rata Biaya Responden Dengan Sepeda Motor
- a. Kurang dari Rp. 10.000,- = Org
- b. Rp. 10.001,- - Rp. 25.000,- = Org
- c. Rp. 25.001,- - Rp. 35.000,- = Org
- d. Rp. 35.001,- - Rp. 50.000,- = Org
- e. Rp. 50.001,- - Rp. 75.000,- = Org
- f. Lebih dari Rp. 75.000,- = Org
20. Alasan Responden Terhadap Pengenaan Biaya Dengan Sepeda Motor
- a. Tidak Mahal = Org
- b. Cukup Mahal = Org
- c. Biasa Saja = Org
- d. Mahal = Org
- e. Sangat Mahal Jika dibandingkan dengan menggunakan mobil ke tempat kerja = Org
21. Alasan Responden Menggunakan Sepeda Motor
- a. Faktor keamanan dan kenyamanan = Org
- b. Faktor biaya lebih murah = Org

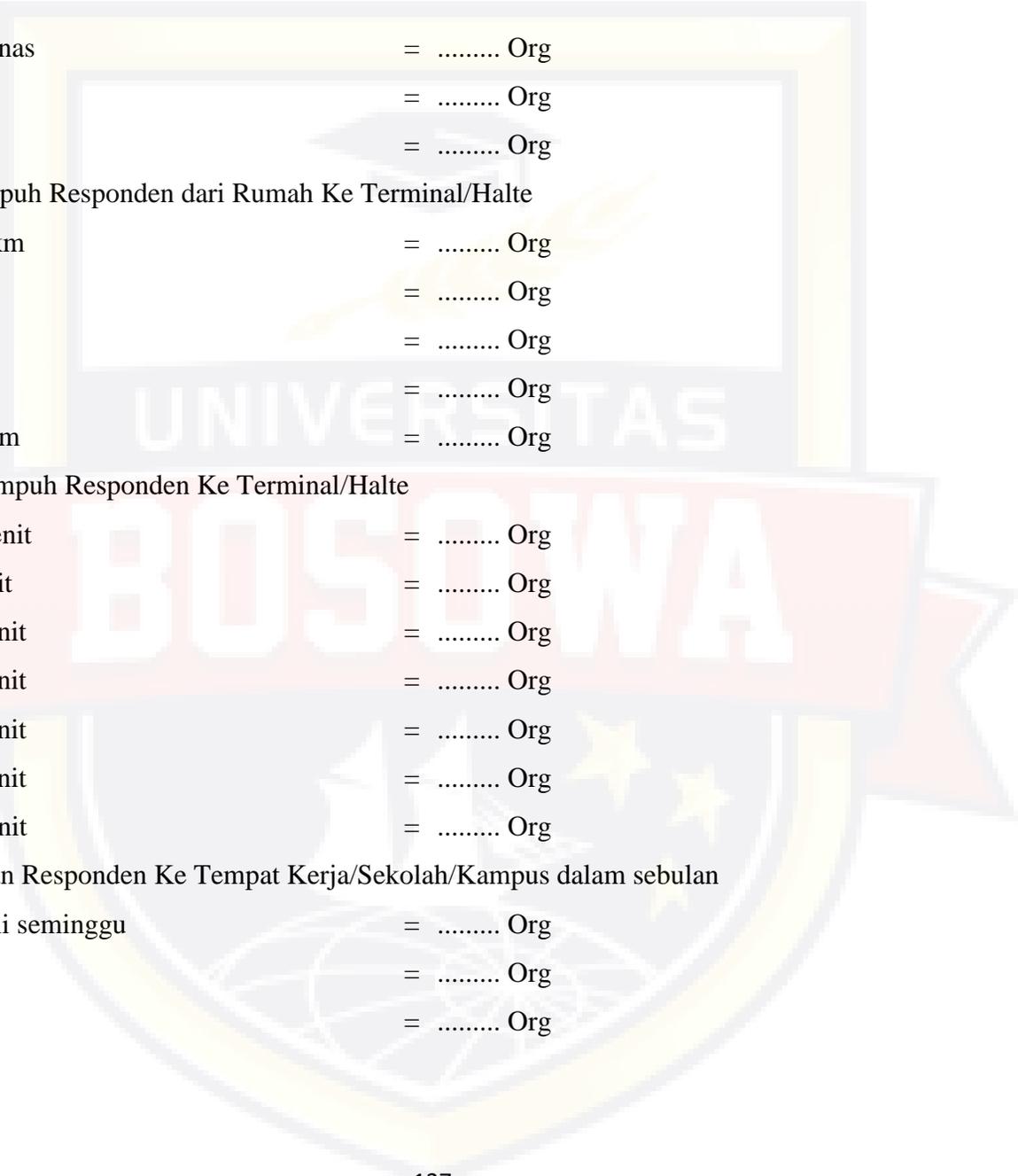
- c. Faktor waktu tempuh lebih cepat = Org
- d. Faktor kesulitan mendapatkan angkutan umum = Org
- e. Faktor lain..... = Org
22. Jenis Angkutan Umum Yang Sering Digunakan Responden
- a. Bis AC = Org
- b. Bis Besar (Patas/Reguler) = Org
- c. Angkot/Mikrolet = Org
- d. Ojek Motor = Org
23. Besar Biaya Responden Dengan Menggunakan Angkutan Umum
- a. Kurang dari Rp. 5.000,- = Org
- b. Rp. 5.001,- - Rp. 7.500,- = Org
- c. Rp. 7.501,- - Rp. 10.000,- = Org
- d. Rp. 10.001,- - Rp. 20.000,- = Org
- e. Rp. 20.001,- - Rp. 30.000,- = Org
- f. Lebih dari Rp. 30.001,- = Org
24. Pendapat Responden Terhadap Biaya Perjalanan Dengan Menggunakan Angkutan Umum
- a. Tidak Mahal = Org
- b. Cukup Mahal = Org
- c. Biasa Saja = Org
- d. Mahal = Org
- e. Sangat Mahal Jika dibandingkan dengan = Org

menggunakan mobil pribadi atau sepeda motor
dan pelayanan angkutan umum yang dirasakan

B. SURVEY INFORMASI POLA PERJALANAN PEKERJA :

1. Rata-rata Jarak Tempuh Responden Ke Tempat Kerja/Sekolah/Kampus
 - a. Kurang dari 1,0 km = Org
 - b. 1,1 km - 2,5 km = Org
 - c. 2,6 km - 5,0 km = Org
 - d. 5,1 km - 10,0 km = Org
 - e. 10,1 km - 15,0 km = Org
 - f. 15,1 km - 20,0 km = Org
 - g. 20,1 km - 30,0 km = Org
 - h. 30,1 km - 40,0 km = Org
 - i. Lebih dari 40,0 km = Org
2. Rata-rata Waktu Tempuh Responden Ke Tempat Kerja/Sekolah/Kampus
 - a. Kurang dari 5 menit = Org
 - b. 6 menit - 10 menit = Org
 - c. 11 menit - 20 menit = Org

- 
- d. 21 menit - 30 menit = Org
- e. 31 menit - 45 menit = Org
- f. 46 menit - 60 menit = Org
- g. 61 menit - 90 menit = Org
- h. Lebih dari 90 menit = Org
3. Moda Angkutan Responden Ke Tempat Kerja/Sekolah/Kampus
- a. Jalan kaki = Org
- b. Bis AC = Org
- c. Bis Besar (Patas/Reguler) = Org
- d. Mobil Pribadi/Dinas = Org
- e. Angkot/Mikrolet = Org
- f. Sepeda Motor = Org
4. Moda Angkutan Responden Ke Terminal/Shelter/Pangkalan Ojek
- a. Jalan kaki = Org
- b. Bis AC = Org
- c. Bis Besar (Patas/Reguler) = Org

- 
- d. Mobil Pribadi/Dinas = Org
- e. Angkot/Mikrolet = Org
- f. Sepeda Motor = Org
5. Rata-rata Jarak Tempuh Responden dari Rumah Ke Terminal/Halte
- a. Kurang dari 1,0 km = Org
- b. 1,1 km - 2,5 km = Org
- c. 2,6 km - 5,0 km = Org
- d. 5,1 km - 10,0 km = Org
- e. Lebih dari 10,0 km = Org
6. Rata-rata Waktu Tempuh Responden Ke Terminal/Halte
- a. Kurang dari 5 menit = Org
- b. 6 menit - 10 menit = Org
- c. 11 menit - 20 menit = Org
- d. 21 menit - 30 menit = Org
- e. 31 menit - 45 menit = Org
- f. 46 menit - 60 menit = Org
- g. Lebih dari 60 menit = Org
7. Frekwensi Perjalanan Responden Ke Tempat Kerja/Sekolah/Kampus dalam sebulan
- a. Kurang dari 4 kali seminggu = Org
- b. 4 kali seminggu = Org
- c. 5 kali seminggu = Org

- d. 6 kali seminggu = Org
e. Lebih dari 6 kali seminggu = Org

8. Hal yang harus dilakukan untuk meningkatkan sistem transportasi perkotaan :

a. Bis dan Angkutan Umum Lainnya

- Kecepatan
 - a) Penambahan jalur khusus bis = Org
- Kemudahan
 - a) Memperbaiki struktur trayek bis = Org
 - b) Menambah jumlah pelayanan (frekuensi) = Org
- Biaya
 - a) Meningkatkan kualitas pelayanan = Org
(+kenaikan tarif)
 - b) Menurunkan tarif agar lebih terjangkau = Org
- Kenyamanan
 - a). Mengganti ukuran bis sedang dgn bis besar = Org
Kurang dari 4 kali seminggu
 - b). Menambah jumlah tempat duduk = Org
 - c). Meningkatkan kebersihan dalam bis = Org

d). Memperbaiki halte bis agar lebih nyaman = Org

- Keamanan

a). Meningkatkan keamanan dalam bis, terminal, halte dan sepanjang perjalanan = Org

b. Kendaraan Pribadi

- Kecepatan

a) Membangun jembatan layang = Org

b). Mengurangi perlintasan tidak sebidang = Org

c). Membangun jalan baru (tol dan arteri) = Org

- Kemudahan

a) Membangun jembatan layang baru = Org

b) Mengurangi larangan belok ke kanan = Org

c). Mengurangi kemacetan lalulintas = Org

d). Peningkatan jumlah penerapan TDM pada koridor lain = Org

- Biaya
 - a) Tidak ada kenaikan harga BBM = Org
 - b) Membatasi kenaikan mobil dgn menaikkan tarif parkir = Org
- Kenyamanan
 - a). Perbaiki kondisi jalan, kelancaran lalulintas, penertiban parkir, dan kemacetan di jalan = Org
 - b). Mengurangi polusi udara dan kebisingan = Org
 - c). Memperbaiki kualitas pejalan kaki (trotoar dan penyeberangan) = Org
- Keamanan
 - a). Meningkatkan keamanan dalam jalan, persimpangan, keselamatan berlalulintas = Org
 - b). Menegakkan disiplin/sopan santun pengemudi secara menyeluruh = Org

C. PENILAIAN TERHADAP MODA ANGKUTAN

Atribut Pelayanan	Mobil Pribadi					Sepeda Motor					Bis (AC/Non AC)					Angkot/Metromini				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1 Waktu tempuh moda ke tempat tujuan																				
2 Ketepatan jadwal pemberangkatan moda																				
3 Ketepatan frekuensi pemberangkatan moda																				
4 Kecepatan dan ketepatan tempuh moda																				
5 Waktu tunggu pemberangkatan moda																				
6 Kenyamanan, kesejukan, kesegaran di dalam moda																				
7 Cahaya/penerangan di dalam moda angkutan																				
8 Kebersihan di dalam moda angkutan																				
9 Ketersediaan air di dalam toilet																				
10 Getaran/kebisingan/guncangan di dalam moda																				
11 Ketersediaan fasilitas hiburan di dalam moda																				
12 Ketersediaan kantin untuk makan dan minum																				
13 Aman dari tindakan kriminal di dalam moda																				
14 Aman dari kecelakaan lalu lintas																				
15 Aman naik dan turun dari moda																				
16 Ketersediaan peralatan keamanan moda																				
17 Ketersediaan petugas keamanan di dalam moda																				
18 Kesopanan/keterampilan di dalam moda																				
19 Ketersediaan tempat bagasi barang di dalam moda																				
20 Kemungkinan kehilangan, rusak, tertukar barang bawaan																				

DATA SISTEM KEGIATAN PADA RUAS JL. SAM RATULANGI / TUJUAN MAKSUD PERJALANAN

No.	Waktu Penggunaan	Pengguna Jalan													
		Pegawai		IRT		Sopir Mobil		Anak Sekolah		Petani		Produsen		Konsumen	
		HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL
1	06.00 - 06.15	1		1	1	1	1	1		1		1		2	1
	06.15 - 06.30	1		1	2	1	1	2		1		1	1	2	1
	06.30 - 06.45	1		2	1	2	2	2		1		2	2	3	1
	06.45 - 06.60	3		1	2	2	2	1		2	1	2	2	2	2
	06.60 - 07.00	2		1	2	1	1	2			1	1	1	1	1
2	07.00 - 07.15	1		1	3	2	1	1		1	1	2	4	3	4
	07.15 - 07.30	2		2	2	3	2	2		2		2	4	3	4
	07.30 - 07.45	1		1	1	2	1	1		2	2	3	3	3	3
	07.45 - 07.60	2		1	1	1	1	2				3	2	4	2
	07.60 - 08.00				1		1						2		2
3	08.00 - 08.15	3		5	2	4	3	4		2		4	1	4	3
	08.15 - 08.30	2		3	3	4	3	2		1		3	1	4	2
	08.30 - 08.45	3		2	2	2	3	2		1	1	3	1	4	1
	08.45 - 08.60	2		2	1	2	3	2				5	1	4	1
	08.60 - 09.00				1		2						1		2
4	09.00 - 09.15	2		3	1	5	3	2		1		5	1	5	2
	09.15 - 09.30	3		3	2	5	3	3		1	1	5	2	5	2
	09.30 - 09.45	2		2	1	5	3	2				4	3	5	3
	09.45 - 09.60	3		4	2	5	2	4			1	4	2	5	1
	09.60 - 10.00				2		3								1

5	10.00 - 10.15	5		2	1	5	3	4		1		5	1	5	1
	10.15 - 10.30	6		3	1	5	2	5		1	1	3	1	5	2
	10.30 - 10.45	5		2	1	5	2	5		1		6	1	5	1
	10.45 - 10.60	5		2	1	5	2	5		1	1	4	1	5	1
	10.60 - 11.00				1		2						1		1
6	11.00 - 11.15	4		2	2	5	4	3		1		3	1	5	1
	11.15 - 11.30	3		4	2	5	4	4		1		4	1	5	2
	11.30 - 11.45	4		2	1	5	3	3		1	1	4	1	5	2
	11.45 - 11.60	3		2	2	5	3	1				3	1	5	1
	11.60 - 12.00						4						1		1
7	12.00 - 12.15	4		3	3	3	4	2			1	5	2	5	2
	12.15 - 12.30	4		3	1	3	4	2		1	1	5	1	5	1
	12.30 - 12.45	2		3	2	3	3	3		1	1	5	3	5	1
	12.45 - 12.60	3		2	1	3	3	2		1		5		5	
	12.60 - 13.00				1		3								
8	13.00 - 13.15	3		4	2	5	3	2			1	4	2	5	1
	13.15 - 13.30	1		3	1	5	3	1		1		4	1	5	3
	13.30 - 13.45	1		1	2	5	3	1		1	1	3	1	5	1
	13.45 - 13.60	1		2	1	5	3	1		1		5	1	5	2
	13.60 - 14.00				2		4						1		3
9	14.00 - 14.15	2		3	2	3	4	1		1		5	1	5	2
	14.15 - 14.30	1		2	3	3	5	1				4	1	5	1
	14.30 - 14.45	1		3	4	3	2	1		1		4	1	5	2
	14.45 - 14.60	2		1	4	5	2	1			1	4	1	5	1
	14.60 - 15.00				4		4						1		1

No.	Waktu Penggunaan	Pengguna Jalan													
		Pegawai		IRT		Sopir Mobil		Anak Sekolah		Petani		Produsen		Konsumen	
		HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL	HK	HL
10	15.00 - 15.15	2		2	4	5	3	1		1		4	1	5	2
	15.15 - 15.30	2		3	2	5	2	2			1	3	1	5	2
	15.30 - 15.45	2		3	1	5	2	1				4	1	5	3
	15.45 - 15.60	2		3	1	5	3	1				4	1	5	1
	15.60 - 16.00				2		2						2		1
11	16.00 - 16.15	1		4	1	5	2	1		1	1	4	1	5	1
	16.15 - 16.30	1		3	1	5	2	1			1	5	3	5	1
	16.30 - 16.45	1		1	1	5	3	1				5	2	5	1
	16.45 - 16.60	1		2	2	5	2	1		1		4	2	5	1
	16.60 - 17.00				1		2						1		1
12	17.00 - 17.15	1		2	1	5	1	1		1		3	1	5	1
	17.15 - 17.30	1		1	1	5	2	1			1	3	1	5	1
	17.30 - 17.45	1		2	1	5	1	1				2	1	5	1
	17.45 - 17.60	1		3	1	5	1	1		1		1	1	5	1
	17.60 - 18.00						1						1		1

**DATA ANGKUTAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DAN PERDESAAN
DALAM KABUPATEN BULUKUMBA TAHUN 2015 - 2016**

NO.	JALUR TRANSPORTASI	NOMOR KENDARAAN	JUMLAH KENDARAAN	KAPASITAS ANGKUT	FASILITAS	HARGA / RATE	JADWAL
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Angkutan Kota	-	56 Unit	7 org	-	Rp 4.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
2	Terminal - Ponre - Sawere - PP	01	93 Unit	7 org	-	Rp 6.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
3	Terminal - Palampang - Tanete - PP	02	220 Unit	7 org	-	Rp 7.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
4	Terminal - Tanah Beru - Bira - PP	03	38 Unit	7 org	-	Rp 10.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
5	Terminal - Tanah Beru - Bonto Tiro - PP	04	42 Unit	7 org	-	Rp 12.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
6	Terminal - Bolacippe - Bontosunggu - Borong Tellu - PP	05	17 Unit	7 org	-	Rp 6.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
7	Terminal - Allu - Palangisang - Ulu Tedong - PP	06	37 Unit	7 org	-	Rp 9.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
8	Terminal - Tanete - Kajang - PP	07	11 Unit	7 org	-	Rp 10.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
9	Terminal - Bicari - Bontonyeleng - PP	08	34 Unit	7 org	-	Rp 6.500,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
10	Terminal - Tanah Beru - Herlang - Kajang - PP	09	67 Unit	7 org	-	Rp 15.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
11	Terminal - Palampang - Sampeang - PP	11	05 Unit	7 org	-	Rp 7.500,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
12	Terminal - Bolacippe - Borongrapooa - PP	12	25 Unit	7 org	-	Rp 8.500,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
13	Terminal - Ganjengnge - Seppang - Dannuang - PP	13	07 Unit	7 org	-	Rp 6.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00

14	Terminal - Ujung Loe - PP	15	37 Unit	7 org	-	Rp 5.500,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
15	Terminal - Dampang - PP	16	11 Unit	7 org	-	Rp 6.000,00	Pagi 06.00 & Sore 16.00
Jumlah			688 Unit				

Sumber : Dishub, 2016

**DATA ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROPINSI (AKDP)
TAHUN 2015 - 2016**

NO.	JALUR TRANSPORTASI	JUMLAH KENDARAAN	KAPASITAS	FASILITAS	HARGA / RATE	JADWAL
1	2	3	4	5	6	7
1	Bulukumba - Makassar	45 Unit	7 org	-	Rp 50.000,00	Pagi 05.00 & Sore 18.00

Sumber : Dishub, 2016

**DATA ANGKUTAN PERUSAHAAN SWASTA
TAHUN 2015 - 2016**

NO.	JALUR TRANSPORTASI	JUMLAH KENDARAAN	KAPASITAS	FASILITAS	HARGA / RATE	JADWAL
1	2	3	4	5	6	7
1	BMA (Bulukumba - Makassar)	06 Unit	8 org	AC	Rp 90.000,00	Pukul 07.00 wita
2	Cahaya Bone (Bulukumba - Makassar)	03 Unit	8 org	AC	Rp 90.000,00	Pukul 09.00 wita
						Pukul 11.00 wita
						Pukul 13.00 wita
						Pukul 15.00 wita
						Pukul 17.00 wita

						Pukul 19.00 wita
--	--	--	--	--	--	---------------------

Sumber : Dishub, 2016

**DATA ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROPINSI (AKDP)
TAHUN 2015 - 2016**

NO.	JALUR TRANSPORTASI	JUMLAH KENDARAAN	KAPASITAS	FASILITAS	HARGA / RATE	JADWAL
1	2	3	4	5	6	7
1	Bulukumba - Kendari	04 Unit	26 org	-	Rp 180.000,00	Pukul 12.00 wita

Sumber : Dishub, 2016



**PANJANG JALAN (KM) MENURUT PEMERINTAH YANG BERWENANG DI KABUPATEN
BULUKUMBA TAHUN 2010 - 2014**

JENIS JALAN	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6
Jalan Negara	88,00	88,10	88,10	88,10	88,10
Jalan Propinsi	67,80	67,80	67,90	67,90	67,90
Jalan Kabupaten	1.343,50	1.343,50	1.343,50	1.343,50	1.343,50
Jumlah Total	1.499,30	1.499,40	1.499,50	1.499,50	1.499,50

Sumber : Dinas Bina Marga,
2016

**PANJANG JALAN (KM) MENURUT JENIS PERMUKAAN DI KABUPATEN
BULUKUMBA TAHUN 2010 - 2014**

JENIS JALAN	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6
Aspal	1.016,00	1.023,20	1.046,60	1.064,80	1.095,10
Kerikil / Sirtu	256,00	249,30	231,50	206,10	168,00
Tanah	16,20	14,30	14,30	15,10	14,20
Beton	55,30	56,70	51,10	57,50	66,20
Paving Blok	-	-	-	-	-
Jumlah Total	1.343,50	1.343,50	1.343,50	1.343,50	1.343,50

**PANJANG JALAN (KM) MENURUT JENIS PERMUKAAN DI KABUPATEN
BULUKUMBA TAHUN 2010 - 2014**

KONDISI JALAN	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6
Baik	566,90	596,60	621,50	632,80	650,90
Sedang	495,70	509,20	252,10	227,80	187,40
Rusak Ringan	199,80	169,10	228,10	218,70	209,30
Rusak Berat	81,10	68,60	241,80	264,20	295,90
Jumlah Total	1.343,50	1.343,50	1.343,50	1.343,50	1.343,50

Sumber : Dinas Bina Marga,
2016

**JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR MENURUT JENISNYA DI KAB. BULUKUMBA
TAHUN 2014**

JENIS KENDARAAN	PLAT		JUMLAH
	HITAM	KUNING	
1	2	5	6
Sedan	35,00	-	35,00
Jeep	129,00	-	129,00
Mini Bus / ST. Wagon	2.961,00	504,00	3.465,00
Micro Bus	1,00	2,00	3,00
Pick Up	1.867,00	4,00	1.871,00
Truck	22,00	6,00	28,00
Truck Tangki	4,00	-	4,00
Light Truck	318,00	28,00	346,00
Dump Truck	72,00	16,00	88,00
Ambulans	1,00	-	1,00
Jumlah Total	5.410,00	560,00	5.970,00

Sumber : Kantor Samsat, 2016