

Interaksi Keruangan Kawasan Perkotaan Tanete dan Implikasinya Terhadap Pelayanan Transportasi Spatial Interaction of Urban Tanete Areas and Its Implications for Transportation Services

by Murshal Manaf

Submission date: 25-Dec-2022 07:17AM (UTC-0800)

Submission ID: 1986532563

File name: 47-Article_Text-130-1-10-20190330_1.pdf (1.25M)

Word count: 5728

Character count: 32242

Interaksi Keruangan Kawasan Perkotaan Tanete dan Implikasinya Terhadap Pelayanan Transportasi

Spatial Interaction of Urban Tanete Areas and Its Implications for Transportation Services

Arnisa Mustafa, Murshal Manaf, Agus Salim

¹ Mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Program Pascasarjana Universitas Bosowa

² Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Program Pascasarjana Universitas Bosowa

E-mail: agus.salim@universitasbosowa.ac.id

Diterima 10 Juli 2018/Disetujui 4 Desember 2018

Abstrak: Fungsi pelayanan kegiatan di kawasan Perkotaan Tanete telah menunjukkan pembentukan sistem pusat pelayanan kawasan yang perlu dikaji dan implikasinya terhadap sistem interaksi ruang dan sistem transportasi yang terjadi di dalamnya. Bagaimana interaksi keruangan kawasan perkotaan Tanete terhadap daerah sekitarnya dan bagaimana implikasinya terhadap kinerja pelayanan transportasi. Tujuan Penelitian untuk mengetahui bagaimana Interaksi keruangan berupa perpindahan manusia dan barang yang terjadi di kawasan perkotaan Tanete terhadap daerah sekitarnya dan implikasinya terhadap pelayanan transportasi. Metode penelitian menggunakan analisis kuantitatif dan analisis lalu lintas dengan pengolahan data yaitu primer dan sekunder. Jenis penelitiannya adalah Deskriptif Kuantitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bersifat mendeskripsikan atau menggambarkan suatu hal maupun kondisi yang spesifik dari suatu kajian maupun objek tertentu yang dalam penelitian ini digali terkait Interaksi keruangan kawasan perkotaan Tanete dan Implikasinya terhadap Kinerja Pelayanan Transportasi. Kesimpulannya karakteristik interaksi keruangan di kawasan perkotaan tanete sesuai dengan Teori yang menyatakan bahwa interaksi keruangan merupakan wujud dari hubungan antara tempat yang satu dengan lainnya melalui arus pergerakan yang berupa migrasi, komunikasi dan transportasi. Semakin banyak arus pergerakan yang terjadi, maka semakin banyak pula interaksi yang terjadi, dominan alasan pergerakan pada umumnya adalah alasan ekonomi. dan ketiga Sesuai dengan teori yang menyatakan "Interaksi berkurang apabila jauh dari pusat, dan sebaliknya akan bertambah bila semakin dekat dengan pusat".

Kata kunci : keruangan, perkotaan, komunikasi, transportasi,

Abstract. *The function of service activities in the urban area of Tanete has shown the establishment of a regional service center system that needs to be studied and its implications for the system of space and transportation system interactions that occur within it. What is the spatial interaction of the Tanete urban area to the surrounding area and how the implications for the performance of transportation services. Research Objectives to find out how spatial interactions in the form of the movement of people and goods occur in the Tanete urban area to the surrounding area and its implications for transportation services. The research method uses quantitative analysis and analysis of traffic by processing data namely primary and secondary. The type of research is Descriptive Quantitative. Descriptive research is research that has the characteristic of describing or describing a specific condition and condition of a study and certain objects which in this study are explored related to the spatial interaction of urban areas and their implications for the performance of transportation services. In conclusion the spatial interaction characteristics in urban areas tanete in accordance with the theory which states that spatial interaction is a manifestation of the relationship between one place and another through the flow of movements in the form of migration, communication and transportation. The more movements that occur, the more interactions that occur, the dominant reason for movement in general is economic reasons. and third according to the theory which states "Interaction decreases when far from the center, and vice versa will increase if it is closer to the center".*

Keyword : spatial, urban, communication, transportation

Pendahuluan

Salah satu jenis tata guna lahan yang memiliki pengaruh cukup besar terhadap pergerakan lalu lintas adalah perdagangan (Tamin, 1997). Dalam konteks pengembangan wilayah, interaksi antar wilayah dikaitkan dengan konsep bangkitan lalu lintas dan tarikan lalu lintas (Adisasmita, 2011). Fasilitas perdagangan seperti pasar tradisional, pasar modern, dan perolehan mampu menimbulkan tarikan dan bangkitan. Adanya bangkitan dan tarikan lalu lintas oleh tata guna lahan perdagangan tersebut membutuhkan dukungan kinerja sarana dan prasarana transportasi. Tanpa dukungan sarana dan prasarana transportasi, dipastikan terjadi

ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran transportasi yang mengakibatkan persoalan lalu lintas, dan menurunnya pelayanan transportasi. Karakteristik dan tingkat pelayanan transportasi seperti di atas telah teralami pada kawasan perkotaan Tanete. Kawasan Tanete Kecamatan Bulukumpa merupakan salah satu dari 4 (empat) buah Pusat Pelayanan Kawasan perkotaan (PPK) yang ditetapkan dalam RTRW Kab. Bulukumpa Tahun 2012-2032. Fungsi dan peruntukan lahan pertanian dan agraris lainnya telah mengalami perubahan relative cepat dalam satu dasawarsa tahun terakhir menjadi lahan terbangun pencirian perkotaan yang lengkap. Fungsi pelayanan kegiatan di kawasan

perkotaan Tanete telah menunjukkan pembentukan sistem pusat pelayanan kawasan yang perlu dikaji dan implikasinya terhadap sistem interaksi ruang dan sistem transportasi yang terjadi di dalamnya. Kontribusi hasil akhir dari kajian ini adalah timbulnya pemahaman peneliti bahwa interaksi antar ruang kawasan perkotaan Tanete dan sekitarnya termanifestasikan dalam skala aktivitas, bentuk, luasan, dan dependensi terhadap sistem jaringan dan pelayanan transportasi.

Menurut Yoseph S. Roucek (1963) arti "interaction" adalah sebagai berikut: "Interaction is processing which the responses of each partly become successively, stimulus for the responses of the other. It is a reciprocal process in which one party is influenced by the other behavior. People influence each other behavior through contact direct speaking. Indirect writing".¹ yang intinya dapat diartikan kurang lebih sebagai berikut: "Interaksi merupakan suatu proses yang sifatnya timbal balik dan mempunyai pengaruh terhadap perilaku dari pihak-pihak yang bersangkutan melalui kontak langsung".

Menurut Short (1984 : 143), mengatakan bahwa interaksi merupakan sistem perkotaan dan tatanan dari kota-kota kecil melalui aliran manusia, barang dan gagasan. Aliran ini merupakan dinamika sistem perkotaan dan merupakan daerah sistem pergerakan manusia dalam melakukan aktivitasnya yang berupa perjalanan ke tempat kerja, perjalanan belanja, kunjungan keluarga maupun perjalanan untuk rekreasi, tetapi alasan pergerakan pada umumnya adalah alasan ekonomi, penduduk cenderung bergerak apabila terdapat prospek pekerjaan dan gaji yang lebih baik disamping itu ada alasan dalam bentuk sosial, seperti kurangnya pelayanan sosial yang miskin dan terganggunya kebebasan individu.

Prinsip interaksi keruangan merupakan hubungan timbal balik antara dua wilayah atau lebih misalnya: antara kota dan Desa, antara Daerah Industri dan daerah pemasaran, antara daerah yang padat penduduknya dan daerah yang jarang penduduknya. Dalam hubungan timbal balik wilayah ini terdapat proses pergerakan yaitu: 1. Pergerakan manusia atau mobilitas. 2. Perpindahan gagasan atau informasi. 3. Pergerakan materi atau benda yang dinamakan transportasi seperti perpindahan hasil pertanian. Dan akibat dari adanya hubungan kedua wilayah tersebut, maka dapat menimbulkan gejala positif dan gejala negatif. Tiga Faktor Utama Secara Geografis Yang Mempengaruhi Interaksi Keruangan yaitu : Migrasi jika menyangkut arus manusia, Komunikasi jika menyangkut gerakan/perpindahan gagasan dan informasi serta transportasi jika menyangkut materi dan informasi. Ullman (1951) merupakan orang pertama yang menyusun interaksi keruangan secara geografis. Ide dasar konsepnya adalah Pergerakan arus distribusi barang produksi yang disertai pergerakan manusia menuju ke kota. Sebelum terjadi transpor untuk komoditi tertentu antara dua kota, lebih dahulu diawali oleh permintaan untuk proses terjadinya suplai. dimana Semakin besar arus komplementari semakin besar arus komoditi, Semakin kecil intervening opportunity semakin kecil arus komoditi, Semakin mudah transferrability semakin besar arus komoditi. Menurut Ullman (Daldjoeni, 2003; 247-248), adanya interaksi keruangan disebabkan oleh 3 (tiga) unsur yang saling berkaitan antara lain : 1. Adanya komplementaritas, yang saling melengkapi sehingga akan

terjadi pergerakan. Hal ini didorong adanya supply and demand. Sehingga semakin banyaknya komplementaritas semakin banyak komoditas yang terjadi, 2. Adanya transferabilitas, dimungkinkan adanya perpindahan manusia atau barang ke tempat lain, sehingga selain membutuhkan biaya juga perlu adanya peraturan di dalam pelaksanaannya, hal ini harus masuk dalam katagori transferabilitas. Sehingga semakin mudah transferabilitas semakin banyak komoditas, 3. Adanya intervening opportunity, suatu misal terjadi perang, bencana alam, huru hara hal ini akan menyebabkan pergerakan atau aktivitas terganggu, sehingga tujuannya tidak bisa tercapai dan akhirnya rencana semula gagal. Sehingga semakin sering terjadi intervening opportunity semakin kecil arus komoditas. Interaksi keruangan merupakan suatu pengertian yang dalam geografi sosial dipakai untuk mendapatkan gambaran yang gamblang mengenai pengaruh keruangan dari relasi yang ada antara manusia dan manusia serta antara manusia dan lingkungannya. Interaksi keruangan menyatakan dirinya pada arus manusia, materi, informasi dan energi; Interaksi keruangan menyajikan dasar untuk menerangkan gejala-gejala lokasi, relokasi, distribusi dan difusi.

Penelitian bertujuan untuk mengetahui bagaimana Interaksi keruangan yaitu berupa perpindahan manusia dan barang yang terjadi di kawasan perkotaan Tanete terhadap daerah sekitarnya dan Bagaimana implikasinya terhadap pelayanan transportasi.

Metode Penelitian

Metodologi dalam penelitian yaitu menggunakan analisis kuantitatif dan analisis lalu lintas dengan pengolahan data yaitu primer dan sekunder. Variabel penelitian untuk mengukur pelayanan kinerja lalu lintas yaitu Lalu lintas, volume lalu lintas, Kapasitas ruas jalan, Derajat kejenuhan, Pengaruh bangkitan-tarikan lalu lintas, Karakteristik, Kelas jalan, Fungsi jalan, Struktur jalan, sedangkan Variabel untuk interaksi keruangan yaitu dari segi jangkauan aktivitas. Selanjutnya penelitian ini dirumuskan dari temuan sebelumnya yang berisi permasalahan, tujuan dan kebutuhan data serta metode pelaksanaan penelitian. Selanjutnya dilakukan survey dan pencarian data baik dari sumber sekunder dan primer maupun observasi lapangan. Setelah data terkumpul lalu dianalisis sesuai metode yang telah disusun untuk dapat menjawab tujuan penelitian yaitu Menganalisis Interaksi keruangan kawasan perkotaan Tanete dan Implikasinya terhadap kinerja Pelayanan Transportasi. Setelah selesai dilakukan analisis kemudian disusun kesimpulan berdasarkan hasil temuan untuk dilihat kesesuaiannya dengan teori awal yang digunakan.

Hasil dan Pembahasan

Kabupaten Bulukumba berada di 153 Km dari Makassar Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan terletak di bagian selatan dari jazirah Sulawesi Selatan dengan luas wilayah kabupaten 1.154,67 km² atau 1,85% dari luas wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten Bulukumba sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di wilayah selatan selatan yang melayani Kabupaten Sinjai dan Kabupaten Bone. Kabupaten Bulukumba berperan sebagai pusat perdagangan skala kabupaten dan/atau kecamatan, pelayanan pendidikan,

elayanan kesehatan, kegiatan industri manufaktur, kegiatan industri kerajinan dan rumah tangga, pelayanan sistem angkutan umum penumpang regional, kegiatan transportasi laut regional, kegiatan transportasi udara, kegiatan pertahanan dan keamanan negara, kegiatan perikanan, kegiatan pariwisata, dan kegiatan pertanian. Adapun jumlah kendaraan bermotor menurut jenisnya di Kabupaten Bulukumba disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1: Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya Di Kabupaten Bulukumba Tahun 2015

No	Jenis Kendaraan	Plat			Jumlah
		Hitam	Kuning	Merah	
1	Sedan	77		6	83
2	Jeep	294		22	266
3	Lain-lain		2	215	218
4	ST. Wagon	762	1103		1.957
5	Mini Bus	3.770	24	129	3.923
6	Micro Bus	50	133	54	217
7	Bus	81	41	2	124
8	Pick Up	2714	141	45	2.900
9	Double Cabin	49		16	65
10	Truck	1.119	48	38	1.205
11	Truck Tangki	29		2	31
12	Light Truck				
13	Dump Truck				
14	Pemadam Kebakaran			21	21
15	Ambulans	2		11	13
				Total	8.125
16	Sepeda motor	80.245		1519	81.768
17	Sepeda Motor R3	633		28	661
18	Scoter	2			2
19	Trail	10		12	22
	Jumlah Total	82.125	1.503	2159	92.787

Sumber : Samsat Bulukumba, 2015

Secara keseluruhan panjang garis pantai Kabupaten Bulukumba mencapai 128 km, sangat menunjang Kabupaten Bulukumba sebagai daerah bahari/maritim dengan potensi unggulan perikanan dan kelautan. Dari 10 kecamatan yang ada, semua dapat ditempuh dengan mudah dan ditunjang dengan infrastruktur jalan kabupaten yang memadai. Kecamatan yang terjauh dari ibukota kabupaten yakni Kecamatan Kajang. Kepadatan penduduk Kabupaten Bulukumba pada tahun 2014 yakni 353 jiwa per km² mengalami peningkatan 0,57% dari tahun 2013. Kecamatan Bulukumpa memiliki luas wilayah 171,3 Km² dan terletak 120° 7' 30" Bujur dan 5° 20' 0" Lintang dengan ketinggian 25 - 1000 di atas permukaan laut dengan Ibukota Kecamatan Tanete dengan jarak 31 Km dari Ibukota Kabupaten.

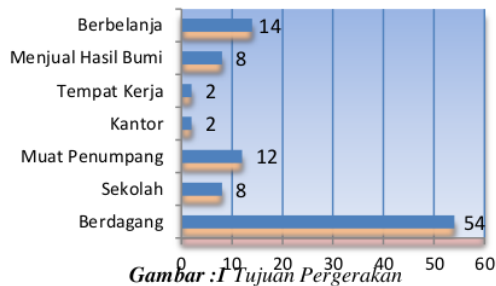
1. Tujuan pergerakan

Berdasarkan analisa, tujuan pergerakan/interaksi penduduk di wilayah studi, jika diurutkan dari angka yang tertinggi yaitu untuk kegiatan berdagang sebanyak 54 orang (Gambar 1.)

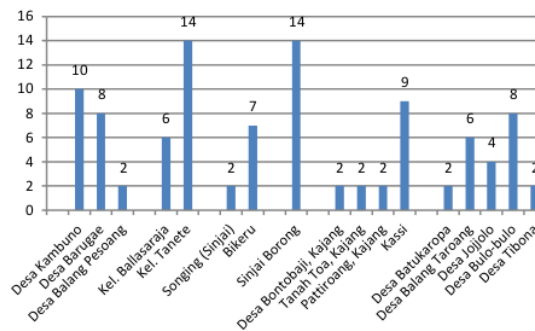
2. Lokasi asal dan tujuan

Berdasarkan hasil analisa, tujuan semua responden adalah kompleks Pasar Rakyat Tanete, hal ini disebabkan karena lokasi menyebarkan angket (lokus penelitian) dilakukan di Kompleks Pasar Tanete dengan memilih secara random masyarakat dari berbagai kalangan profesi, antara lain: pedagang yang sedang melakukan aktivitas

perdagangan, tukang ojek, sopir angkutan umum, penumpang di dalam mobil. Berdasarkan hasil analisis ditemukan bahwa responden yang paling banyak adalah responden yang berasal dari daerah sekitar Tanete sebanyak 40 orang (40%), dari Desa Barugae, Desa Kambuno, Desa Balangpesoang, Kelurahan Balla Saraja dan Kelurahan Tanete (Tabel 2). Asal pergerakan di atas dianalisa berdasarkan jawaban responden, berikut data asal dan tujuan pergerakan yang dianalisis berdasarkan hasil perhitungan lalulintas yang melintasi setiap ruas jalan pada lokus penelitian (Tabel 3, 4 dan 5) dan (Gambar 3 dan 4).



Gambar 1: Tujuan Pergerakan



Gambar 2: Asal Pergerakan

Tabel 2: Jumlah Kendaraan yang Keluar & Masuk Pada Ruas Kajang-Pasar Tanete

No	Waktu	Minggu, 21 Mei 2017		Selasa, 23 Mei 2017		Sabtu, 27 Mei 2017	
		Masuk (Kajang - Pasar)	Keluar (Pasar - Kajang)	Masuk (Kajang - Pasar)	Keluar (Pasar - Kajang)	Masuk (Kajang - Pasar)	Keluar (Pasar - Kajang)
1	06.00-07.00	56	93	112	21	19	16
2	07.01-08.00	91	110	72	78	29	33
3	08.01-09.00	85	118	125	119	32	34
4	09.01-10.00	112	131	119	138	27	29
5	10.01-11.00	131	97	146	101	30	27
6	11.01-12.00	117	166	172	116	34	51
7	12.01-13.00	121	114	138	131	47	37
8	13.01-14.00	130	164	118	123	61	53
9	14.01-15.00	32	59	43	48	29	47
10	15.01-16.00	102	103	107	134	121	102
11	16.01-17.00	208	87	120	132	147	137
12	17.01-18.00	107	96	85	104	73	89
	Jumlah	1294	1338	1357	1245	649	655

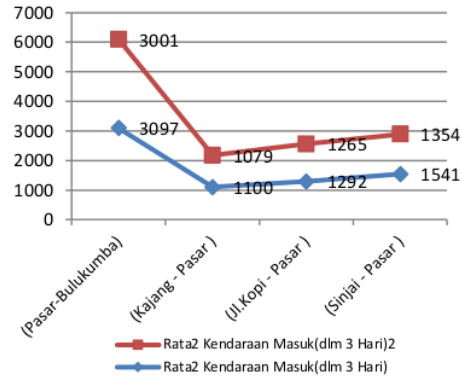
Rata-Rata Kendaraan Masuk selama 3 Hari 1100
 Rata-Rata Kendaraan Keluar selama 3 Hari 1079.3333

Tabel 3: Jumlah Kendaraan yang Keluar & Masuk pada Ruas Jl. Kopi-Pasar Tanete

No	Waktu	Minggu, 21 Mei 2017		Selasa, 23 Mei 2017		Sabtu, 27 Mei 2017	
		Masuk (Jl.Kopi - Pasar)	Keluar (Pasar - Jl.Kopi)	Masuk (Jl.Kopi - Pasar)	Keluar (Pasar - Jl.Kopi)	Masuk (Jl.Kopi - Pasar)	Keluar (Pasar - Jl.Kopi)
1	06.00-07.00	166	36	74	70	58	102
2	07.01-08.00	168	123	196	115	142	157
3	08.01-09.00	180	143	236	219	163	200
4	09.01-10.00	152	117	192	159	107	118

Rata-rata kendaraan masuk Selama 3 hari	3097	1100	1292	1542
Rata-rata kendaraan keluar Selama 3 hari	3001	1079	1265	1355

Sumber : analisa data 2017



Gambar 3: Rata-rata jumlah kendaraan yang masuk (dalam 3 hari)

Tabel 4: Jumlah Kendaraan yang Keluar&Masuk pada Ruas Bulukumba-Pasar Tanete

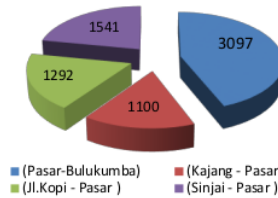
No	Waktu	Minggu , 21 Mei 2017		Selasa, 23 Mei 2017		Sabtu, 27 Mei 2017		
		Masuk (Bulukumba-Pasar)	Keluar (Pasar-Bulukumba)	Masuk (Bulukumba-Pasar)	Keluar (Pasar-Bulukumba)	Masuk (Bulukumba-Pasar)	Keluar (Pasar-Bulukumba)	
1	06.00-07.00		230	182	226	256	290	262
2	07.01-08.00		201	236	456	600	367	338
3	08.01-09.00		321	196	313	239	314	338
4	09.01-10.00		491	199	319	302	372	247
5	10.01-11.00		273	214	203	200	166	149
6	11.01-12.00		96	125	340	256	98	144
7	12.01-13.00		169	175	166	174	153	157
8	13.01-14.00		150	179	168	203	204	248
9	14.01-15.00		349	243	210	216	243	311
10	15.01-16.00		230	221	321	356	280	337
11	16.01-17.00		219	302	332	187	339	443
12	17.01-18.00		215	294	282	273	185	202
Jumlah			2944	2566	3336	3262	3011	3176

Rata-Rata Kendaraan Masuk selama 3 Hari 3097
Rata-Rata Kendaraan Keluar selama 3 Hari 3001

Tabel 5: Jumlah Kendaraan yang Keluar & Masuk pada Ruas Sinjai-Pasar Tanete

No	Waktu	Minggu , 21 Mei 2017		Selasa, 23 Mei 2017		Sabtu, 27 Mei 2017		
		Masuk (Sinjai - Pasar)	Keluar (Pasar - Sinjai)	Masuk (Sinjai - Pasar)	Keluar (Pasar - Sinjai)	Masuk (Sinjai - Pasar)	Keluar (Pasar - Sinjai)	
1	06.00-07.00		100	54	75	60	36	58
2	07.01-08.00		360	156	233	272	56	62
3	08.01-09.00		298	155	257	167	84	87
4	09.01-10.00		210	165	266	241	92	105
5	10.01-11.00		179	141	190	162	84	80
6	11.01-12.00		122	109	128	145	95	99
7	12.01-13.00		99	94	135	109	159	104
8	13.01-14.00		117	146	130	117	137	119
9	14.01-15.00		126	95	127	127	106	123
10	15.01-16.00		93	98	112	112	122	128
11	16.01-17.00		40	63	46	73	87	105
12	17.01-18.00		26	24	23	34	75	75
Jumlah			1770	1300	1722	1619	1133	1145

Rata-Rata Kendaraan Masuk selama 3 Hari 1542
Rata-Rata Kendaraan Keluar selama 3 Hari 1355

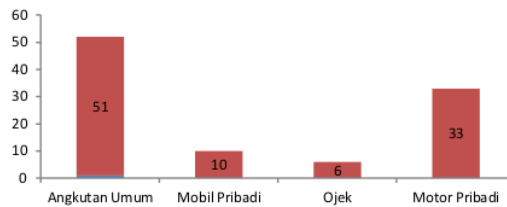


Sumber : Analisa Data 2017

Gambar 4. Rata-Rata Kendaraan Masuk/Keluar selama 3 Hari

3. Moda yang Digunakan

Berdasarkan hasil analisis (Gambar 5), ditemukan bahwa jumlah responden yang menggunakan angkutan umum (pete-pete) sebanyak 51 orang (51 %).

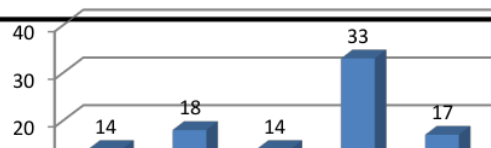


Gambar 5: Moda yang Digunakan

Tabel 6: Rata-rata jumlah kendaraan yang masuk

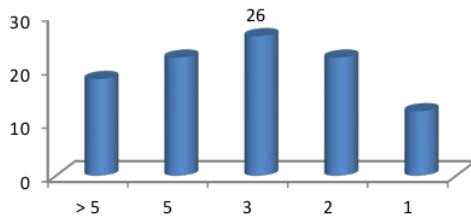
Keterangan	(pasar-bulukumba)	(kajang - pasar)	(jl.kopi - pasar)	(sinjai - pasar)
------------	-------------------	------------------	-------------------	------------------

4. Jarak tempuh.



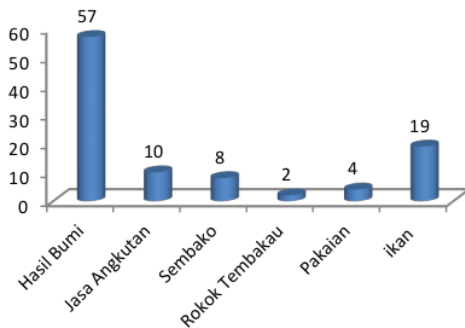
Gambar 6: Jarak Tempuh

5. Intensitas interaksi/kunjungan



Gambar 7: Intensitas Kunjungan

6. Jenis Komoditi



Gambar 8: jenis komoditi

Kinerja Pelayanan Transportasi

a. Analisis Volume Lalu Lintas

Menganalisis volume lalu lintas dimaksudkan untuk mengetahui gambaran arus lalu lintas di Ruas Jalan Bulukumba-Tanete. Volume biasanya dihitung dalam kendaraan/hari atau kendaraan/jam. Dalam proses perhitungan volume lalu lintas di Ruas Jalan Bulukumba-Tanete, terlebih dahulu dilakukan sebuah penkonversian dalam satuan mobil penumpang (smp). Untuk melakukan konversi yang dimaksud menggunakan ekuivalen mobil penumpang pada tiap-tiap jenis kendaraan. Berdasarkan hasil

survey volume lalu lintas pada periode jam puncak diperoleh gambaran kondisi volume lalu lintas pada masing-masing arah ruas jalan di lokasi penelitian yang dapat dilihat pada Tabel 6 berikut:

Tabel 6: Volume mobil yang melintasi Ruas Jalan Bulukumba-Tanete

Jam	Jumlah Kendaraan		
	Sabtu	Selasa	Minggu
06.00-07.00	844	900	919
07.01-08.00	1187	1434	1445
08.01-09.00	1249	1473	1496
09.01-10.00	1099	1720	1577
10.01-11.00	826	1269	1233
11.01-12.00	747	992	947
12.01-13.00	852	974	925
13.01-14.00	929	979	994
14.01-15.00	1068	1159	1126
15.01-16.00	1265	1071	1039
16.01-17.00	1406	1058	1041
17.01-18.00	838	843	836
Jumlah	12310	13872	13578

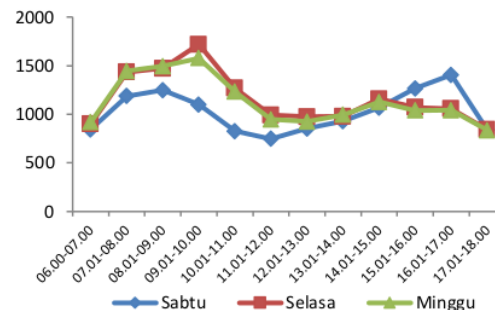
Sumber : Hasil Analisa Data, 2017

Keterangan:

Minggu, 21 Mei 2017 = hari libur dan hari pasar

Selasa, 23 Mei 2017 = hari kerja dan hari pasar

Sabtu, 3 Juni 2017 = hari kerja dan bukan hari pasar, hari puasa



Sumber: Hasil Analisis Data, 2017

Gambar 9: Volume lalu lintas,

Pada Tabel 6 di atas, menunjukkan bahwa pada ruas jalan Bulukumba-Tanete dapat dilihat perbandingan volume lalu lintas pada hari Selasa, hari Sabtu dan hari Minggu. Untuk hari sabtu, yang dilakukan pada tanggal 3 Juni 2017

merupakan hari kerja, bukan hari pasar, dan merupakan hari puasa. Hari sabtu memiliki karakteristik yang berbeda dengan 2 hari survey lainnya. Dimana untuk 2 hari yang lain hanya memiliki 1 kali jam puncak, (hal ini dapat dilihat pada grafik diatas). Untuk hari minggu yang dilakukan pada tanggal 21 Mei 2017 merupakan hari libur dan hari pasar, jam padat hanya terjadi pada pukul 09.01-10.00. Untuk hari selasa yang dilakukan pada tanggal 23 Mei 2017 merupakan hari kerja dan hari pasar, dimana jam padat juga terjadi pada pukul 09.01-10.00. Jadi kedua hari yaitu hari minggu dan hari selasa, kedua hari tersebut merupakan hari pasar, namun hari selasa yang lebih padat pada jam yang sama karena hari selasa juga merupakan hari sekolah.

Tabel 7: Total Volume Lalu Lintas Harian di Ruas Bulukumba-Tanete

Nama Ruas Jalan	Volume lalu lintas harian (rata-rata)			
	Jumlah kendaraan (smp/jam)			
	Sabtu	Selasa	Minggu	Rata-rata
Jalan Poros Bulukumba-Tanete	12.310	13.872	13.578	1104,44

Dari Tabel 7 juga menjelaskan bahwa volume lalu lintas yang melewati ruas jalan Bulukumba-Tanete pada hari Sabtu rata-rata yaitu 12.312 buah kendaraan, pada hari selasa volume rata-rata lalu lintas yaitu 13.872 buah kendaraan dan pada hari minggu volume rata-rata lalu lintas 13.578 buah. Hal ini menandakan bahwa volume lalu lintas di ruas jalan bulukumba-Tanete pada hari senin, hari sabtu dan hari minggu mengalami perubahan yang cukup signifikan yang diakibatkan karena perbedaan karakteristik kegiatan yang terjadi pada hari sabtu, hari selasa dan hari minggu. Dengan karakteristik perbedaan terjadi karena hari libur, hari kerja, hari pasar, hari puasa dan hari biasa.

b. Tingkat Pelayanan Jalan Poros Bulukumba-Sinjai.

Untuk mengetahui kondisi pelayanan suatu jaringan jalan, biasanya diukur dari ratio antara volume lalu lintas (demand terhadap lalu lintas) dan kapasitas jalan sebagai gambaran terhadap kemampuan jalan dalam menampung arus lalu lintas. Kapasitas jalan adalah jumlah kendaraan yang dapat melewati suatu penampang tertentu yaitu pada ruas jalan dalam periode tertentu tanpa adanya kepadatan lalu lintas yang dapat menyebabkan hambatan waktu, atau mengurangi keleluasaan pengemudi dalam menjalankan kendaraannya. Pelayanan jalan dianggap mengalami masalah jika terdapat ratio antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan yang "melebihi atau" yang berarti jalan tersebut telah melayani lalu lintas diatas kemampuannya. Hal tersebut akan berakibat terhadap menurunnya kecepatan kendaraan selanjutnya akan menimbulkan penurunan tingkat pelayanan ruas jalan tersebut. Perhitungan besarnya kapasitas jalan untuk setiap ruas jalan berdasarkan pada metode perhitungan kuantitatif, besarnya tergantung pada faktor fisik jalan dan komposisi lalu lintas. Berdasarkan kondisi eksisting dari ruas jalan, diketahui data yang tercakup dalam perhitungan kapasitas jalan sebagai berikut:

- Type jalan : Jalan dua lajur tidak terbagi 2 arah tanpa pembatas median

- Lebar jalan : 3 meter perjalur, lebar jalan efektif 3
- Lebar median : Tidak ada
- Gangguan samping : Tinggi (daerah komersial, aktivitas perbelanjaan)
- Lebar bahu jalan : < 0,5 meter (tidak memiliki bahu jalan)
- Jumlah penduduk : 51.861 jiwa

Dengan perhitungan kapasitas ruas jalan dengan menggunakan Ihcm,1997 untuk daerah perkotaan dengan formula sebagai berikut:

$$C = c_o \times f_{cw} \times f_{csp} \times f_{csf} \times f_{ccs} \text{ (smp/jam)}$$

Diketahui:

$$C = \text{Kapasitas (smp/jam)}$$

$$C_o = 2900 \text{ (total untuk kedua arah),}$$

$$= 2900 \text{ smp/jam/lajur}$$

$$f_{cw} = 0,87 \rightarrow \text{faktor koreksi kapasitas untuk lebar jalan}$$

$$f_{csp} = 0,88 \rightarrow \text{faktor koreksi kapasitas akibat pembagian arah}$$

$$f_{csf} = 0,78 \rightarrow \text{faktor koreksi kapasitas akibat gangguan samping}$$

$$f_{ccs} = 0,9$$

Sehingga diperoleh :

$$C = 2900 \times 0,87 \times 0,88 \times 0,78 \times 0,9 = 1.558,60848 = 1.558 \text{ smp/jam/lajur}$$

c. Menentukan Derajat Kejenuhan (ds)

Dari data survei lalu lintas diperoleh arus yang lewat pada jalan poros Bulukumba-Tanete pada jam puncak adalah sebagai berikut :

- Hari Sabtu = 1167.5 smp/jam
- Hari Minggu = 1305.5 smp/jam
- Hari Selasa = 1515 smp/jam

Dengan demikian didapat nilai ds yaitu:

$$D_s = v_{jp}/c$$

Nilai ds diperoleh diatas normal (> 0,75) yaitu telah mencapai tingkat jenuh pada tingkat pelayanan suatu jalan.

Tabel 7: Data Survei Arus Lalu Lintas pada Poros Bulukumba-Tanete

Hari	V _{jp}	C	D _s
Sabtu	1167.5	1558	0.74936
Minggu	1305.5	1558	0.83793
Selasa	1515	1558	0.9724

11

Derajat kejenuhan merupakan salah satu indikator utama yang menunjukkan kinerja pelayanan lalu lintas dari suatu ruas jalan. Nilai derajat kejenuhan merupakan rasio antara volume lalu lintas yang melalui suatu ruas jalan dengan kapasitas ruas jalan tersebut. Tingkat pelayanan yang ditampilkan merupakan gambaran kondisi derajat kejenuhan. Untuk perhitungan tingkat pelayanan jalan pada tahun 2017 berikut dapat dilihat pada Tabel 8, 9, dan 10 berikut ini :

Tabel 8: Derajat Kejenuhan Ruas Jalan pada Hari Sabtu*

No.	Waktu	Jumlah kendaraan	V lalulintas (smp/jam)	Kapasitas (c) (smp/jam)	Vol.kapasitas ratio (vcr=v/c)
1	06.00-07.00	844	732.5	1558	0.47
2	07.01-08.00	1187	1131.5	1558	0.73
3	08.01-09.00	808	1119.5	1558	0.72
4	09.01-10.00	1131	1005.5	1558	0.65
5	10.01-11.00	1165	705.5	1558	0.45
6	11.01-12.00	1007	655	1558	0.42
7	12.01-13.00	742	782	1558	0.50
8	13.01-14.00	652	895	1558	0.57
9	14.01-15.00	693	940	1558	0.60
10	15.01-16.00	792	1077.5	1558	0.69
11	16.01-17.00	962	1167.5	1558	0.74
12	17.01-18.00	1143	666	1558	0.43
Jumlah		11126			6.98
Rata-rata					0.58

Tabel 9: Derajat kejenuhan ruas jalan pada hari Selasa*

No	Waktu	Jumlah kendaraan	V lalulintas (smp/jam)	Kapasitas (c) (smp/jam)	Vol.kapasitas ratio (vcr=v/c)
1	06.00-07.00	900	748	1558	0.48
2	07.01-08.00	1434	1205	1558	0.77
3	08.01-09.00	1473	1283	1558	0.82
4	09.01-10.00	1720	1515	1558	0.97
5	10.01-11.00	1269	1183.5	1558	0.76
6	11.01-12.00	992	911.5	1558	0.59
7	12.01-13.00	974	841.5	1558	0.54
8	13.01-14.00	979	832	1558	0.53
9	14.01-15.00	1159	1049.5	1558	0.67
10	15.01-16.00	1071	936.5	1558	0.60
11	16.01-17.00	1058	892.5	1558	0.57
12	17.01-18.00	843	728	1558	0.47
Total		13872			7.78
Rata-rata					0.65

Sumber: Hasil Analisa Data, 2017

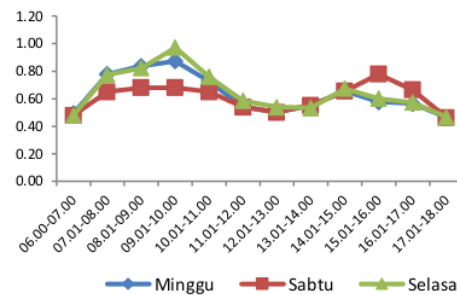
Dari Grafik 10, di atas menunjukkan nilai derajat kejenuhan pada ruas jalan Bulukumba-Tanete pada pada hari Selasa jika dirata-ratakan 0,62 hal ini disebabkan pengaruh volume lalu lintas dan kapasitas jalan, dimana dengan kapasitas 1.558 smp/jam, pada hari Sabtu derajat kejenuhan jika dirata-ratakan mencapai 0.64, sedangkan pada hari Minggu nilai derajat kejenuhan jika dirata-ratakan mencapai 0.63. Tingkat pelayanan suatu ruas jalan ditentukan oleh besaran nilai derajat kejenuhan (ds) berdasarkan indeks

tingkat pelayanan (itp) jalan. Berdasarkan nilai derajat kejenuhan pada kondisi volume maksimum pada jam puncak, maka dapat ditentukan tingkat pelayanan untuk masing-masing segmen ruas jalan Poros Tanete-Sinjai dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 10: Derajat kejenuhan ruas jalan pada hari minggu*

No	Waktu	Jumlah kendaraan	V lalulintas (smp/jam)	Kapasitas (c) (smp/jam)	Vol.kapasitas ratio (vcr=v/c)
1	06.00-07.00	919	770	1558	0.49
2	07.01-08.00	1445	1214	1558	0.78
3	08.01-09.00	1496	1250	1558	0.80
4	09.01-10.00	1577	1305.5	1558	0.84
5	10.01-11.00	1233	1090.5	1558	0.70
6	11.01-12.00	947	807.5	1558	0.52
7	12.01-13.00	925	738.5	1558	0.47
8	13.01-14.00	994	819	1558	0.53
9	14.01-15.00	1126	935.5	1558	0.60
10	15.01-16.00	1039	825.5	1558	0.53
11	16.01-17.00	1041	811.5	1558	0.52
12	17.01-18.00	836	661	1558	0.42
Total		13578			7.21
Rata-rata					0.60

Sumber: Hasil Analisa Data, 2017



Gambar 10: Derajat Kejenuhan di Ruas Jalan Bulukumba-Tanete

Terlihat pada Tabel 17 di atas memperlihatkan bahwa, kinerja ruas jalan lokasi penelitian, yang diindikasikan dengan nilai derajat kejenuhan (ds) memiliki karakteristik yang berbeda secara signifikan (MKJI, 1997). Berdasarkan analisa yang dilakukan diketahui bahwa ruas jalan Bulukumba-Tanete memiliki karakteristik tingkat pelayanan yang dengan derajat kejenuhan yang paling tinggi terjadi pada hari Selasa, 23 Mei 2017 yang merupakan hari kerja dan hari pasar kemudian selanjutnya pada hari Minggu, 21 Mei 2017 yang

merupakan hari libur dan hari pasar dan paling terakhir pada hari Sabtu, 3 Juni 2017 yang merupakan hari kerja dan bukan hari pasar, hari puasa Hari Selasa indeks tingkat pelayanan berada pada kategori e menunjukkan volume lalu lintas mendekati/ berada pada kapasitas. Arus tidak stabil kecepatan terkadang terhenti, hal ini disebabkan karena banyak faktor yaitu lebar jalan, jenis kegiatan penduduk yaitu kegiatan perdagangan dan hari sekolah, selanjutnya juga dipengaruhi oleh hambatan samping dan penggunaan lahan disekitarnya. Pada hari minggu indeks tingkat pelayanan berada pada kategori d menunjukkan kondisi arus mendekati tidak stabil, kecepatan masih dapat ditoleri, hal ini juga disebabkan karena banyak faktor yaitu lebar jalan, jenis kegiatan penduduk yaitu kegiatan perdagangan dan hari sekolah, selanjutnya juga dipengaruhi oleh hambatan samping dan penggunaan lahan disekitarnya. Sedangkan pada hari sabtu berada pada tingkat pelayanan c dimana kondisi arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan, karena pada hari tersebut tidak ada kegiatan perdagangan. Namun untuk hari ini jam puncak terjadi di jam 16.01-17.00, karena hari tersebut bertepatan dengan hari puasa.

Kesimpulan

Secara keseluruhan ditemukan bahwa karakteristik perilaku pergerakan penduduk di Kawasan Perkotaan Tanete sebesar 34% yang berasal dari sekitarnya yaitu Kelurahan Tanete, Kelurahan Ballasaraja, Desa Barugae. Tujuan Interaksi yang terjadi dari daerah Sekitar menuju ke Kawasan Perkotaan Tanete lebih dominan karena Perdagangan dan yang paling sedikit adalah ke tempat kerja/Kantor, Moda yang paling dominan sebesar 51% masih menggunakan Angkutan Kota (Pete-Pete). Interaksi yang terjadi dominan terjadi dengan jarak tempuh 3-5 km, Dalam melakukan Interaksi, komoditi yang paling banyak di bawa ke Tanete adalah Hasil Bumi.

Kinerja Pelayanan Transportasi yang terdiri atas :

1. Volume Lalu Lintas ditemukan bahwa Jumlah kendaraan yang paling banyak melintas pada hari selasa yaitu sebesar 13.872 dan yang paling sedikit adalah di hari sabtu sebesar 12.310. Hal ini disebabkan oleh karena adanya berbagai macam jenis kegiatan baik itu kegiatan perdagangan, tempat kerja dan banyak juga sebagai penyedia jasa ojek, sehingga arus pergerakan tersebut akan kembali dan hal ini tentu saja akan membebani ruas jalan poros Bulukumba-Sinjai dengan kapasitas terpasang adalah 1.558 smp/jam.

2. Derajat Kejenuhan (DS) mengalami kondisi kategori E (0,97) pada hari selasa menunjukkan Volume lalu lintas mendekati/berada pada kapasitas dimana arus tidak stabil kecepatan terkadang terhenti, dan kategori C (0,74) terjadi di hari sabtu.

Sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa interaksi keruangan merupakan wujud dari hubungan antara tempat yang satu dengan lainnya melalui arus pergerakan yang berupa migrasi, komunikasi dan transportasi. Semakin banyak arus pergerakan yang terjadi, maka semakin banyak pula interaksi yang terjadi, hal ini bisa kita simpulkan dari hasil pembahasan bahwa jumlah pergerakan yang paling banyak berasal dari daerah Pasar-Bulukumba (berdasarkan hasil counting traffic), sedangkan berdasarkan analisa data

responden ditemukan bahwa dominan asal responden berasal dari daerah Tanete dan sekitarnya. Kajang merupakan pemasok komoditi jagung, kelapa, dan ikan dan Kecamatan Bulukumba sendiri juga menyediakan lada, padi, jambu mete, dll jadi dalam hal ini komoditi beras yang ada di pasar Tanete terpenuhi kebutuhannya berasal dari desa di Kecamatan Bulukumba sendiri. Dari penelitian ini juga dibuktikan bahwa "Interaksi antar ruang relative berkurang apabila jarak semakin menjauh dari pusat, dan sebaliknya akan bertambah bila semakin mendekat dengan pusat Perkotaan Tanete". Hal ini dapat ditunjukkan dari dominasi asal responden berasal dari daerah sekitar Tanete dengan jarak Tempuh paling dominan 3-5 km sebesar 33% sedangkan yang paling sedikit berasal dari Kajang, dimana jarak tempuh Kajang-Tanete + 30,20 km.

Daftar Pustaka

- Agung, I Gusti Ngurah. 1992. Metode Penelitian Sosial Pengertian dan Pemakaian
- Ansar Anwar Bsh.K,1Murshal Manaf, 2Umi Salamah Studi Pengembangan Sistem Jaringan Jalan Dalam Menunjang Perkembangan Kota Sanana Kabupaten Kepulauan Sula, Jurnal Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar
- Anonim, BPS Kabupaten Bulukumba, 2005, Bulukumba Dalam Angka Tahun 2005, Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya, 2012, Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bulukumba Tahun 2012, Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Dinas Tata Ruang, Perumahan & Cipta Kaya, 2014, Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Kabupaten Bulukumba 2014, Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Dinas Tata Ruang, Perumahan dan Cipta Karya, 2014, Ranperda RDTR PZ Kabupaten Bulukumba 2014, Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Bappeda Kabupaten Bulukumba, 2016, Master Plan Ekonomi Kabupaten Bulukumba (MPE Kabupaten Bulukumba) Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Statistik Perikanan DKP Bulukumba, 2015, Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Dinas Perhubungan Kabupaten Bulukumba, 2017
- Anonim, Badan Pusat Statistik, 2015, Pemerintah Kabupaten Bulukumba
- Anonim, Dinas Pertanian, Tanaman Pangan dan Hortikultura, 2015
- Anonim, Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia. Grasino: Jakarta.
- Akses internet, Download GoogPle Eart, imagery date 11/1/20P1, 2003.
- Aksesinternet, https://id.wikibooks.org/wiki/rekayasa_lalu_lintas/kapasitas_jalan, akses 7 September 2017 jam 22.00 wita

- Citra Kusumawati Rajab, I Murshal Manaf, 2S. Kamran Aksa, analisis intensitas bangunan terhadap kinerja jalan dan arahan optimalisasi tingkat pelayanan jalan (studi Kasus: Jalan Jendral Sudirman – Jalan Dr. Sam Ratulangi Kota Makassar) *Jurnal Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar*
- Daldjoeni, N. 1992 *Geografi Baru Organisasi Keruangan Dalam Teori dan Praktek*: Bandung. Penerbit PT Alumni.
- Danarto Rudi, 2003. Pola pemanfaatan fasilitas pendidikan oleh penduduk perumahan formal di wilayah Bandung Timur, Tesis, Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pasca Sarjana, ITB
- Damayanti Kiki, 2003. Identifikasi Permintaan Masyarakat Akan Fasilitas Pasar Melalui Studi Karakteristik Dan Pola Perilaku Konsumen Dalam Berbelanja Di Pasar Tradisional Dan Pasar Swalayan Di Kota Depok,
- Eko Widodo, 2007, Institut teknologi bandung *Kajian Pengaruh Jalan Terhadap Kinerja Perekonomian Wilayah*, Tesis Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pasca Sarjana, ITB
- Elvira Victoria, 2007 *Kajian Pola Pergerakan Belanja Penduduk Bandung Timur*, Tesis Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pasca Sarjana, ITB
- Hondry Donni, 1999. *Perilaku berbelanja dan Kapasitas Pelayanan Pusat Perbelanjaan di Kotamadya Bandung (Studi kasus : Pusat perbelanjaan dikawasan sekitar alun-alun dan BIP)*, Tugas Akhir, Jurusan Planologi ITB
- Henche, 2005. *Karakteristik Pemanfaatan Pusat perbelanjaan Skala Kota oleh Rumah Tangga di Kota Bandung*. Tugas Akhir Jurusan Planologi ITB
- Jayadinata, Johara.T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan & Wilayah*. Bandung : Penerbit : ITB Bandung Praktis. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Adisasmita, Raharjo. 2014. *Ekonomi Tata Ruang Wilayah*.
- Raharjo, 1999. *Pengantar Sosiologi Pedesaan dan Pertanian*. Gajah Mada University Press Yogyakarta.
- R Pamekas, 1999. *Pembangunan dan Pengelolaa Infrastruktur Kawasan Permukiman*,
- Ryene Savitri Qayatri analisis kinerja jalan terhadap penggunaan lahan di kota Makassar (studi kasus : koridor Jl. Letjen Hertasning - Jl. Aroeapala) *Jurnal Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar*.
- Short, J.R. 1984 *An Intriduction to Urban Geoghraphy*. London : Routladge and Kegen Paul.
- Singarimbun, Masri. 1989. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: LP3ES.
- Suwardjoko P. Warpani, 1998. *Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung. 1997. *Kota Baru di Indonesia, Masalah dan Prospek Pengembangannya*.
- Sutriadi Ridwan, 1996 *Pemanfaatan fasilitas sosial oleh penduduk kawasan pinggiran Kota Bandung*, Tesis Jurusan Planologi ITB Tugas Akhir, Jurusan Planologi ITB.

Interaksi Keruangan Kawasan Perkotaan Tanete dan Implikasinya Terhadap Pelayanan Transportasi Spatial

Interaction of Urban Tanete Areas and Its Implications for Transportation Services

ORIGINALITY REPORT

12%

SIMILARITY INDEX

11%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	text-id.123dok.com Internet Source	3%
2	repo.undiksha.ac.id Internet Source	2%
3	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet Source	1%
4	eprints.ums.ac.id Internet Source	1%
5	digilib.ptdisttd.net Internet Source	1%
6	repository.unibos.ac.id Internet Source	1%
7	rizalsuhardieksakta.blogspot.com Internet Source	1%
8	aguseka008.blogspot.com Internet Source	1%

9

ejournal.unsrat.ac.id

Internet Source

1 %

10

peraturan.bpk.go.id

Internet Source

1 %

11

Submitted to Universitas 17 Agustus 1945
Surabaya

Student Paper

1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography Off