

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA
DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA**



MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

Disusun Oleh :

**ANNISA NUR AFDHALINA
NIM 99.24.151**

**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2009**

**REINA BADIY
(1971210)**

**ATON DAN MANAJEMEN MANUSIA
DAN MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA**

: 1000 (100000)

**MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA
12.12.02 P.M.**

**MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA
ATON DAN MANAJEMEN MANUSIA
MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA
MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA
MANAJEMEN SUMBER DAYA MANUSIA**

**LEMBAR PENGESAHAN
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**“RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH
KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA”**

Disusun Oleh :

Nama : Annisa Nur Afdhalina

Nim : 99.24.151


**Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)**

Di

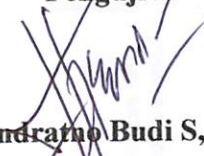
**Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang**

**Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari : Selasa, 15 Setember 2009
Dengan Nilai :**

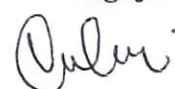
Penguji I


(Ir. Mulyono S, MRCP)

**Anggota Penguji :
Penguji II**

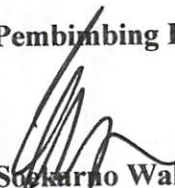

(Endratno Budi S, ST)

Penguji III


(Fanita Cahyaning A, ST)

Menyetujui :

Pembimbing I



(Ir. Sukarno Wahab)


Pembimbing II


(Mira Setiawati A, ST)

Mengetahui :

**Dekan
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang**


(Ir. A. Agus Santosa, MT)




**Ketua Jurusan
Teknik Planologi
FTSP - ITN Malang**


(Agung Witjaksono, ST, MTP)



BERITA ACARA
Sidang Komprehensif
"Rencana Pengembangan Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep - Madura "
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional Malang

NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
1.	Ir. Mulyono S, MCRP	<p>1. Dengan adanya perencanaan angkutan kota, bagaimana nasib angkutan desa yang ada di Kabupaten Sumenep ?</p> <p>2. Bagaimana cara menentukan sampel untuk quisioner pada masing-masing responden ?</p>	<p>1. Saran :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu di integrasikan pelayanan antara angkutan kota dan angkutan desa. ▪ Perlu dipikirkan skala ekonomis pelayanan angkutan kota pada masing-masing rute. ▪ Tempat pemberhentian/Sub terminal untuk angkutan desa atau jalur angkutan desa belum dijabarkan pada uraian dan peta <p>2. Jawaban = Jumlah sampel quisioner ditentukan berdasarkan rumus :</p> $n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$ <p>Dimana :</p> <p>n = Jumlah responden yang akan dijadikan sampel</p> <p>N = Jumlah anggota dalam popula si</p>	

Urban Transportation Proposal
Sumenep Urban Area
ABSTRACT

Urban transportation is still non-existent in Sumenep though this seat of district government is sufficiently urbanized. This study found that the people movement in the town is served by becak (pedicab), ojek (commercialized motorcycle ride) and minibuses serving rural community that have stops in the town, in violation of the regulation in addition many of the people use private motorcycles.

The writer proposes an urban transportation using the same type of vehicles (micro buses) as used in the present rural transportation. But with a little more comfort. Present minibuses use seating configuration of a family car, namely all the seats face forward. If the back seats face side away, more passengers can be carried more comfortably. As the writer has observed, the vehicles carry more passengers than their capacity, stuffing them uncomfortably. More comfortable public transportation is expected to attract private motorcycle users, reducing traffic congestion and national fuel consumption.

To establish a sufficiently comfortable for urban public transportation the following factors should be found: the pattern, volume and frequency of people movement; the present use of becaks, ojeks and rural minibuses in terms of frequency and distance travelled. The above factors are to determine the size of the armada of urban minibus, the number of stops is determined by the existing placement of government buildings, market and commercial buildings and public facilities.

The data gathered are the size of population, the number of motorcycle and cars, origin and destination of travel, length of travel of public transportation vehicles, behavior of minibus drivers and income of the drivers. The analysis uses quantitative and qualitative methods.

Keyword : Urban Transportation, Proposal

Judul : Rencana Pengembangan Angkutan Kota di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep

ABSTRAKSI

Perpindahan atau usaha memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain (tempat asal ke tempat tujuan) disebut sebagai transportasi atau perangkutan. Berpindahnya orang atau barang tersebut disebabkan oleh pergerakan yang terjadi karena adanya interaksi kegiatan sosial ekonomi pada suatu wilayah Kecamatan Kota yang tercermin pada pola penggunaan lahannya dimana pola penggunaan lahan yang berbeda akan menunjukkan pola yang berbeda dan menyebabkan tingkat kebutuhan akan sistem transportasi yang berbeda pula.

Studi penelitian ini menguraikan tentang permasalahan masalah transportasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dimana masyarakat dalam melakukan pergerakan selain menggunakan angkutan pribadi juga menggunakan angkutan becak, ojek dan sebagian angkutan pedesaan yang jalurnya melintasi sebagian dari wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Berdasarkan atas hal tersebut, penulis ingin mengembangkan adanya transportasi baru yaitu angkutan kota yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan pergerakan dan diharapkan dengan adanya transportasi berupa angkutan kota, masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang semula menggunakan angkutan pribadi nantinya beralih menggunakan angkutan kota dengan memberikan kualitas pelayanan dan berusaha menyeimbangkan system operasional yang lebih baik dari angkutan yang lainnya.

Jumlah masyarakat yang membutuhkan jasa angkutan kota dapat diketahui dengan melakukan suatu tahap analisa terhadap pola dan karakteristik masyarakat dalam melakukan pergerakan dengan menggunakan angkutan becak, ojek dan angkutan pedesaan yang pada akhirnya nanti akan diketahui hasil analisa terhadap jumlah kebutuhan armada dan banyaknya jumlah perjalanan yang akan ditempuh pada setiap angkutan kota. Tingkat pelayanan angkutan kota yaitu keamanan dan kenyamanan para penumpang baik di dalam maupun pada saat menunggu

angkutan kota juga sangat perlu diperhatikan sehingga daya dukung prasarana penunjang transportasi perlu ditingkatkan contohnya dengan pengadaan halte, papan penunjuk rute dan lampu penerang jalan.

Kata kunci : Pengembangan Angkutan Kota, Rencana

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepadaNya yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan studi mengenai “Rencana Pengembangan Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep” ke dalam bentuk laporan sebagai syarat dalam meraih jenjang S1.

Kegiatan manusia yang berbagai macam menyebabkan mereka membutuhkan alat penghubung. Dengan kemajuan teknologi, muncul berbagai macam atau bentuk alat angkut yang dapat bergerak dari satu tempat ke tempat lain salah satunya yaitu angkutan kota yang merupakan salah satu angkutan umum yang dapat melayani kebutuhan pergerakan masyarakat sekitarnya.

Penulis berharap studi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca khususnya teman-teman planologi sebagai sarana kajian di bidang planologi. Penulis mengambil tema mengenai perencanaan transportasi berdasarkan kondisi transportasi yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep-Madura. Penelitian ini diharapkan mampu membantu sebagai gambaran terhadap pengembangan angkutan kota dimana pihak-pihak yang terkait dapat saling bahu-membahu menciptakan sistem transportasi yang baik dan dapat melayani seluruh lapisan masyarakat khususnya masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Selesainya laporan penelitian studi ini, penulis mengucapkan terimakasih kepada dosen pembimbing I yaitu Bapak Ir Soekarno Wahab dan pembimbing II yaitu Ibu Mira Setyawati, ST dimana keduanya telah banyak mengorbankan waktu dan pikiran dalam membantu penulis menyelesaikan studi ini.

Penulis sadar laporan ini masih jauh dari sempurna, maka penulis mengharapkan sebuah kritik dan saran dari semua pihak agar dalam penyusunan penelitian selanjutnya dapat menjadi lebih baik dan bermanfaat bagi semua pembaca.

Malang, Oktober 2009

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
Abstact	i
Abstraksi	ii
Kata Pengantar	iv
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	xi
Daftar Peta	xvii
Daftar Gambar	xix
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Dan Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup Studi	6
1.4.1 Ruang Lingkup Lokasi	6
1.4.2 Ruang Lingkup Materi	7
1.5 Tinjauan Pustaka	8
1.5.1 Pengertian Dari Judul Penelitian	8
1.5.2 Definisi Transportasi	8
1.5.2.1 Perkembangan Transportasi	11
1.5.2.2 Unsur Transportasi	12
1.5.2.3 Jenis Transportasi	13
1.5.2.4 Peran dan Manfaat Transportasi	13
1.5.2.5 Asas Transportasi	15
1.5.2.6 Sarana dan Prasarana Transportasi	16
1.5.2.7 Hubungan Guna Lahan Dengan Transportasi	17
1.5.3 Landasan Dan Variabel Penelitian	18
1.5.3.1. Pengertian Angkutan Umum	18
1.5.3.2. Pengertian Tingkat Pelayanan	19
1.5.3.3. Standart Dan Kinerja Pelayanan Angkutan Umum.....	20

1.5.3.4. Tarif Angkutan Umum	21
1.5.3.5. Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan	21
1.5.3.6. Pengertian Rute	22
1.5.3.7. Proses Pemilihan Rute	25
1.6 Perumusan Variabel	28
1.7 Metode Penelitian	28
1.7.1 Metode Survey	28
1.7.1.1 Survey Primer	28
1.7.1.2 Survey Sekunder	36
1.7.2 Metode Analisa	37
1.7.2.1 Analisa Kualitatif	37
1.7.2.2 Analisa Kuantitatif	37
a. Analisa Pola Pergerakan Masyarakat	37
b. Analisa Karakteristik Pergerakan Penduduk	38
c. Analisa Penentuan Kebutuhan Angkutan Kota Berdasarkan Jumlah Yang Ada	40
d. Analisa Penentuan Kebutuhan Angkutan Kota Berdasarkan Proyeksi Penduduk Pada Tahun 2008 – 2015	42
1.8 Kerangka Pemikiran	44
1.9 Kerangka Kerja	45
1.10 Sistematika Pembahasan	46

BAB II GAMBARAN UMUM

2.1 Tinjauan Kebijakan	47
2.1.1 Kebijakan Sistem Pusat Pelayanan	47
2.1.2 Kebijakan Sistem Transportasi	48
2.1.3 Strategi Pengaturan Sistem Transportasi	49
2.2 Gambaran Umum Kota Sumenep	54
2.2.1 Wilayah Administrasi dan Kondisi Fisik Kota Sumenep	54
2.2.1.1 Batas Administrasi	54

2.2.1.2 Kondisi Fisik Wilayah Studi	57
2.2.2 Karakteristik Kependudukan	58
2.2.2.1 Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk	59
2.2.2.2 Kepadatan Penduduk.....	61
2.2.3 Pola Guna lahan	62
2.3 Gambaran Umum Transportasi Kota Sumenep	65
2.3.1 Perkembangan Jumlah Kepemilikan Kendaraan Masyarakat Kota Sumenep	65
2.3.2 Sistem Jaringan Jalan	68
2.3.2.1 Pola Jaringan Jalan.....	68
2.3.2.2 Fungsi dan Status Jalan	68
2.3.2.3 Kondisi Jaringan Jalan	74
2.4 Tinjauan Angkutan Umum Penumpang Kota Sumenep	74
2.4.1 Gambaran Umum Angkutan Umum di Kota Sumenep	74
2.4.1.1 Moda	74
a. Becak	74
b. Ojek	76
c. Angkutan Pedesan	77
2.4.1.2 Jalur Angkutan Umum	77
2.4.1.3 Prasarana Transportasi Penunjang Angkutan Kota	81
a. Terminal	81
b. Perlengkapan Jalan.....	84
2.4.2 Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum	86
2.4.2.1 Tingkat Pelayanan Angkutan Becak	86
a. Daerah Operasi Pelayanan	88
b. Jumlah dan Tujuan Perjalanan	90
c. Karakteristik Sosial Ekonomi.....	91
d. Aspirasi Pengemudi Becak Akan Diadakannya Angkutan Kota	92
2.4.2.2 Karakteristik Pelayanan Angkutan Ojek	93
a. Karakteristik Jumlah dan Tujuan Perjalanan.....	93

b. Karakteristik Sosial Ekonomi	94
c. Tingkat Sosial Ekonomi	95
d. Aspirasi Pengemudi Ojek Akan Diadakannya Angkutan Kota	96
2.4.2.3 Tingkat Pelayanan Angkutan Pedesaan	96
a. Kapasitas Perjalanan.....	97
b. Tingkat Kenyamanan dan Keamanan	99
c. Karakteristik Sosial Ekonomi	101
d. Aspirasi Pengemudi Ojek Akan Diadakannya Angkutan Kota	102
2.5 Pola Pergerakan Masyarakat	102
2.5.1 Pergerakan Bekerja	102
2.5.2 Pergerakan Belanja	103
2.5.3 Pergerakan Pendidikan Atau Sekolah	103
2.6 Pengaruh Pola Penggunaan Lahan Terhadap Potensi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Pada Kawasan Pelayanan	107
2.6.1 Zona Bangkitan Pergerakan	107
2.6.2 Zona Tarikan Pergerakan	108
2.7 Karakteristik Masyarakat Kawasan Pelayanan	108
2.7.1 Karakteristik Pergerakan	111
2.7.2 Karakteristik Kepemilikan Kendaraan Pribadi	111
2.7.3 Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi.....	112
2.8 Karakteristik Perilaku Penumpang dan Pengemudi Angkutan Umum	114
2.8.1 Karakteristik Penumpang	115
2.8.2 Karakteristik Pengemudi	115
a. Becak.....	116
b. Ojek.....	116
c. Angkutan Pedesaan	117
 BAB III ANALISA	
3.1 Analisa Kebijakan Sistem Pusat Pelayanan	118

3.1.1	Penetapan Bagian Wilayah Kota.....	118
3.1.2	Penetapan Fungsi Bagian Wilayah Kota.....	119
3.2	Analisa Zona Bangkitan dan Tarikan Serta Besaran Pergerakannya	121
3.3	Analisa Pola Pergerakan Masyarakat.....	128
3.4	Analisa Karakteristik Pergerakan Penduduk.....	131
3.4.1	Produksi (Bangkitan) Pergerakan	131
3.4.2	Faktor Penarik Pergerakan	133
3.4.2.1	Berdasarkan Asal dan Tujuan Pergerakan Penduduk ...	133
3.4.2.2	Berdasarkan Pola penggunaan Lahan	141
3.5	Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Kondisi Saat Ini	142
3.5.1	Analisa Karakteristik Tingkat Pelayanan Angkutan Becak	142
3.5.1.1	Analisa Karakteristik Operasi Pelayanan.....	142
3.5.1.2	Analisa Karakteristik Jumlah dan Tujuan Perjalanan Becak.....	145
3.5.1.3	Analisa Karakteristik Sosial Ekonomi Pengemudi Angkutan Becak	148
3.5.1.4	Analisa Aspirasi Pengemudi Becak Akan Diadakannya Angkutan Kota	150
3.5.2	Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Ojek	151
3.5.2.1	Analisa Karakteristik Operasi Pelayanan	151
3.5.2.2	Analisa Karakteristik Jumlah Dan Tujuan Perjalanan .	151
3.5.2.3	Analisa Karakteristik Sosial Ekonomi	152
3.5.2.4	Analisa Aspirasi Pengemudi Angkutan Ojek Akan diadakannya Angkutan Kota	154
3.5.3	Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Pedesaan	154
3.5.3.1	Analisa Jumlah Dan Tujuan Perjalanan	155
3.5.3.2	Analisa Jumlah Perjalanan dan Jumlah Penumpang	156
3.5.3.3	Analisa Karakteristik Sosial Ekonomi	157
3.5.3.4	Analisa Tingkat Keamanan dan Kenyamanan Dalam Menggunakan Angkutan Pedesaan	157
3.5.3.5	Analisa Potensi Masalah Rute Angkutan Pedesaan	160

101	Die Geschichte der Stadt...	101
102	Die Geschichte der Stadt...	102
103	Die Geschichte der Stadt...	103
104	Die Geschichte der Stadt...	104
105	Die Geschichte der Stadt...	105
106	Die Geschichte der Stadt...	106
107	Die Geschichte der Stadt...	107
108	Die Geschichte der Stadt...	108
109	Die Geschichte der Stadt...	109
110	Die Geschichte der Stadt...	110
111	Die Geschichte der Stadt...	111
112	Die Geschichte der Stadt...	112
113	Die Geschichte der Stadt...	113
114	Die Geschichte der Stadt...	114
115	Die Geschichte der Stadt...	115
116	Die Geschichte der Stadt...	116
117	Die Geschichte der Stadt...	117
118	Die Geschichte der Stadt...	118
119	Die Geschichte der Stadt...	119
120	Die Geschichte der Stadt...	120
121	Die Geschichte der Stadt...	121
122	Die Geschichte der Stadt...	122
123	Die Geschichte der Stadt...	123
124	Die Geschichte der Stadt...	124
125	Die Geschichte der Stadt...	125
126	Die Geschichte der Stadt...	126
127	Die Geschichte der Stadt...	127
128	Die Geschichte der Stadt...	128
129	Die Geschichte der Stadt...	129
130	Die Geschichte der Stadt...	130
131	Die Geschichte der Stadt...	131
132	Die Geschichte der Stadt...	132
133	Die Geschichte der Stadt...	133
134	Die Geschichte der Stadt...	134
135	Die Geschichte der Stadt...	135
136	Die Geschichte der Stadt...	136
137	Die Geschichte der Stadt...	137
138	Die Geschichte der Stadt...	138
139	Die Geschichte der Stadt...	139
140	Die Geschichte der Stadt...	140
141	Die Geschichte der Stadt...	141
142	Die Geschichte der Stadt...	142
143	Die Geschichte der Stadt...	143
144	Die Geschichte der Stadt...	144
145	Die Geschichte der Stadt...	145
146	Die Geschichte der Stadt...	146
147	Die Geschichte der Stadt...	147
148	Die Geschichte der Stadt...	148
149	Die Geschichte der Stadt...	149
150	Die Geschichte der Stadt...	150

3.6 Analisa Karakteristik Masyarakat Sebagai Penumpang Angkutan Umum	160
3.6.1 Analisa Karakteristik Kepemilikan Kendaraan Pribadi	160
3.6.2 Analisa Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi	166
3.6.3 Analisa Aspirasi Masyarakat Terhadap Angkutan Becak dan Ojek	167
3.6.3.1 Analisa Aspirasi Masyarakat Terhadap Keberadaan Angkutan Becak	167
3.6.3.2 Analisa Aspirasi Masyarakat Terhadap Keberadaan Angkutan Ojek	170
3.6.3.3 Analisa Pendapat Masyarakat Terhadap Rencana Angkutan Kota	171
3.7 Analisa Karakteristik Pengemudi Angkutan Becak, Ojek dan Angkutan Pedesaan	172
3.8 Analisa Pembanding Angkutan Kota Dengan Angkutan Umum Yang Lainnya.....	175
3.9 Penentuan Kebutuhan Angkutan Umum Kota Berdasarkan Jumlah Penumpang Yang Ada.....	177
3.10 Penentuan Kebutuhan Angkutan Kota dan Jumlah Armada Berdasarkan Proyeksi Penduduk Pada Tahun 2008 - 2012	179

BAB IV RENCANA

4.1 Hasil Analisa Zona Bangkitan Dan Tarikan	185
4.2 Hasil Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Umum	185
4.2.1 Rencana Pelayanan Angkutan Becak	186
a. Kelanjutan Keberadaan Angkutan Umum Becak	186
b. Pola Operasi Dan Daerah Pelayanan Angkutan Umum Becak	188
c. Integrasi Pola Pelayanan Becak Dengan Jalan Kaki.....	191
4.2.2 Rencana Angkutan Ojek.....	193
4.2.3 Rencana Angkutan Pedesaan	194

4.3 Rencana Rute Angkutan Kota Berdasarkan Jumlah Armada Di Wilayah Kota Sumenep.....	197
4.4 Rencana Penambahan Fasilitas Penunjang Angkutan Kota	203

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan Hasil Analisa	219
5.1.1 Tinjauan Kebijakan	219
5.1.2 Kependudukan	219
a. Pola Pergerakan	220
b. Karakteristik Pergerakan	221
c. Pemilihan Moda Transportasi	121
5.1.3 Daerah Pelayanan Angkutan Umum	221
a. Angkutan Becak	222
b. Angkutan Ojek.....	223
c. Angkutan Pedesaan.....	223
5.1.4 Penentuan Kebutuhan Armada	223
5.2 Rekomendasi	224

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

Lampiran I	Design Survey Dan Perhitungan Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan
Lampiran II	Daftar Pertanyaan Quisioner Dan Rekapitulasi Hasil Quisioner
Lampiran III	Lembar Asistensi
Lampiran IV	Administrasi

DAFTAR TABEL

	Halaman
1.1 Ruang Lingkup Materi	7
1.2 Standart Dan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum	20
1.3 Variabel Penelitian	29
2.1 Luas Wilayah Kecamatan dan Banyaknya Dusun Di Kecamatan Kota Sumenep	59
2.2 Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2003-2007.....	60
2.3 Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur Di Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	62
2.4 Jumlah Kepadatan Penduduk Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007 ...	64
2.5 Luas Wilayah Menurut Penggunannya Tahun 2007	67
2.6 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	70
2.7 Daftar Nama dan Panjang Ruas Jalan di Kecamatan Kota SumenepTahun 2007	73
2.8 Panjang Jalan Tiap-tiap Desa Atau Kelurahan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	81
2.9 Jalur/Trayek Angkutan Pedesaan Di Wilayah Kabupaten Sumenep Tahun 2007.....	87
2.10 Karakteristik Umum Pelayanan Angkutan Becak.....	87
2.11 Penentu Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak Tahun 2007.....	89
2.12 Alasan Pemilihan Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak Tahun 2007	89
2.13 Jumlah Perjalanan Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	90
2.14 Tujuan Perjalanan Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	91

2.15 Tingkat Pendapatan/Penghasilan Pengemudi Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	92
2.16 Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	92
2.17 Aspirasi Pengemudi Becak Akan Diadakannya Angkutan Kota Tahun 2007	93
2.18 Tujuan Perjalanan Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	94
2.19 Jumlah Perjalanan Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	95
2.20 Tingkat Pendapatan/Penghasilan Pengemudi Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	95
2.21 Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	95
2.22 Aspirasi Pengemudi Angkutan Ojek Akan Diadakannya Angkutan Kota	96
2.23 Jumlah Perjalanan Angkutan Pedesaan Di Wilayah Kabupaten Sumenep	97
2.24 Jumlah Penumpang Angkutan Pedesaan Selama 1 Rit Tahun 2007	98
2.25 Tingkat Kenyamanan Penumpang Angkutan Pedesaan Tahun 2007	99
2.26 Tingkat Keamanan Penumpang Angkutan Pedesaan Tahun 2007	100
2.27 Aspirasi Pengemudi Angkutan Pedesaan Akan Diadakannya Angkutan Kota	102
2.28 Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Fungsi Bangunan Di Kecamatan Kota Sumenep	104
2.29 Karakteristik Pergerakan Responden Berdasarkan Maksud Perjalanan Di Wilayah Studi Tahun 2007	111
2.30 Kepemilikan Kendaraan Pribadi Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	112
2.31 Pemilihan Moda Transportasi Kawasan Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	113

2.32 Alasan Pemilihan Moda Transportasi Kawasan Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	114
3.1 Nama Desa Dan Fungsi Utama Tiap BWK di Kecamatan Kota Sumenep	120
3.2 Analisa Pembagian Zona Berdasarkan Pola Penggunaan Lahan	123
3.3 Jumlah Anggota Keluarga Yang Melakukan Pergerakan	128
3.4 Perbandingan Jumlah Anggota Keluarga dan Anggota Keluarga Pelaku Pergerakan di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	129
3.5 Jumlah Pergerakan di Tiap-tiap Zona Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	129
3.6 Jumlah Pelaku Pergerakan Pada Masing-Masing Zona Di Wilayah Perkotan Sumenep	130
3.7 Pelaku Pergerakan Berdasarkan Maksud Perjalanan di Tiap-tiap Zona ...	131
3.8 Koefisien Produksi Pergerakan Masyarakat Berdasarkan Maksud Pergerakan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	132
3.9 Distribusi Asal Dan Tujuan Pergerakan Penduduk Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	133
3.10 Koefisien Distribusi Asal Dan Tujuan Pergerakan Tiap-Tiap Zona Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	134
3.11 Distribusi Jumlah Penduduk Berdasarkan Asal Dan Tujuan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	135
3.12 Penentu Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	144
3.13 Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	145
3.14 Rata-Rata Jumlah Perjalanan/ Tarif Angkutan becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	146
3.15 Rata-Rata Jarak Perjalanan/Trip Angkutan becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	147
3.16 Tujuan Perjalanan Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	148

3.17 Tingkat Pendapatan/ Penghasilan Pengemudi Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	148
3.18 Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	149
3.19 Aspirasi Pengemudi Becak Terhadap Pengembangan Angkutan Kota Tahun 2007.....	150
3.20 Rata-Rata Jumlah Perjalanan/ Tarip Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	151
3.21 Tujuan Perjalanan Angkutan Umum Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	152
3.22 Tingkat Pendapatan/ Penghasilan Pengemudi Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	153
3.23 Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	153
3.24 Aspirasi Pengemudi Angkutan Ojek Akan Diadakannya Angkutan Kota	154
3.25 Jumlah Perjalanan Angkutan Pedesaan/ Hari.....	155
3.26 Jumlah Penumpang Angkutan Pedesaan Tahun 2007	156
3.27 Tingkat Penghasilan Angkutan Pedesaan/ Hari	157
3.28 Tingkat Pengeluaran Angkutan Pedesaan/ Hari	157
3.29 Tingkat Kenyamanan Penumpang Angkutan Pedesaan Tahun 2007.....	158
3.30 Tingkat Keamanan Penumpang Angkutan Pedesaan Tahun 2007.....	159
3.31 Permasalahan dan Evaluasi Angkutan Umum Pedesaan Tahun 2007	161
3.32 Kepemilikan Kendaraan Pribadi Berdasarkan Jumlah Responden Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	165
3.33 Koefisien Kepemilikan Kendaraan Pribadi Berdasarkan Jumlah Responden Tiap-tiap Zona Tahun 2007	165
3.34 Kepemilikan Kendaraan Pribadi Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga Tiap-tiap Zona di Wilaya Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007	166

3.35 Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	166
3.36 Pendapat Masyarakat Terhadap Pengurangan Angkutan Becak Tahun 2007.....	167
3.37 Keberadaan Angkutan Becak Menurut Masyarakat Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	168
3.38 Alasan Responden Setuju Terhadap Pengurangan Jumlah Armada Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	170
3.39 Alasan Responden Tidak Setuju Terhadap Pengurangan Jumlah Armada Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	170
3.40 Alasan Masyarakat Setuju Rencana Pengembangan Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	171
3.41 Usia Pengemudi Angkutan Umum Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	174
3.42 Lama Kerja Pengemudi Angkutan Umum Tahun 2007.....	174
3.43 Analisa Perbandingan Angkutan Kota Dengan Angkutan umum Kecamatan Kota Yang Lainnya Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	175
3.44 Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Pedesaan Tahun 2007.....	177
3.45 Jumlah Pergerakan Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi Tahun 2007.....	177
3.46 Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan becak Tahun 2007...	178
3.47 Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	178
3.48 Jumlah Penumpang Yang Membutuhkan Angkutan Kota Dan Jumlah Armada Yang Di Butuhkan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007.....	178
3.49 Jumlah Pendudukan Dan Jumlah Pergerakan Tahun 2004-2015.....	181
3.50 Besarnya Penurunan Pemakaian Kendaraan Pribadi Dan Becak Di Wilayah Studi.....	181

3.51 Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Umum Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007 - 2015.....	183
3.52 Jumlah Masyarakat Yang Membutuhkan Angkutan Kota Dan Jumlah Armada Yang Dibutuhkan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	183
4.1 Jalur/Trayek Angkutan Pedesaan Tahun 2007	
4.2 Rute I Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	197
4.3 Rute II Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	199
4.4 Rute III Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	199
4.5 Rute IV Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	202
4.6 Rute V Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	202
4.7 Rencana Rute I Dan Rute II Angkutan Kota Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	209
4.8 Rencana Rute III Angkutan Kota Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep..	212
4.9 Rencana Rute IV Angkutan Kota Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep..	214
4.10 Rencana Rute V Angkutan Kota Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep..	215
5.1 Jumlah Penduduk Berdasarkan Proyeksi Penduduk Tahun 2007 – 2015	220
5.2 Jumlah Pergerakan Penduduk Tahun 2007 – 2015	220
5.3 Kebutuhan Jumlah Armada Di Wilayah Kota Sumenep Tahun 2008 – 2012.....	224

DAFTAR PETA


	Halaman
1.1. Batas Administrasi Di Wilayah Studi	99
2.1 Batas Administrasi Di Wilayah Studi	56
2.2 Penyebaran penduduk per-Kelurahan dan Kecamatan di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	63
2.3 Pola Pemanfaata Ruang.....	66
2.4 Jaringan Jalan	69
2.5 Tempat Mangkal Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	78
2.6 Tempat Mangkal Angkutan Pedesaan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	79
2.7 Jalur Angkutan Pedesaan Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	82
2.8 Prasarana Transporasi Penunjang Angkutan Umum.....	85
2.9 Lokasi Pergerakan Utama Masyarakat Di Tiap Zona	105
2.10 Bangkitan Pergerakan	109
2.11 Tarikan Pergerakan	110
3.1 Pembagian Bagian Wilayah Kota (BWK) Di Wilayah Studi	122
3.2 Analisa Pembagian Zona Berdasarkan Pola Penggunaan Lahan.....	127
3.3 Analisa Zona Bangkitan Pergerakan.....	137
3.4 Asal dan Tujuan Pergerakan Berdasarkan Aktivitas Di Zona I	137
3.5 Asal dan Tujuan Pergerakan Berdasarkan Aktivitas Di Zona II.....	138
3.6 Asal dan Tujuan Pergerakan Berdasarkan Aktivitas Di Zona III	139
3.7 Asal dan Tujuan Pergerakan Berdasarkan Aktivitas Di Zona IV	140
3.8 Analisa Zona Penarik Pergerakan Utama	143
4.1 Rencana Keberadaan Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	192
4.2 Rencana Keberadaan Angkutan Ojek Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep.....	195
4.3 Rencana Rute Angkutan Pedesaan.....	196
4.4 Rencana Rute I Angkutan Kota di Wilayah Studi	200

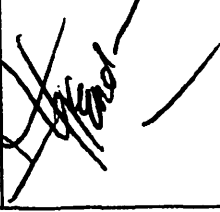
4.5	Rencana Rute II Angkutan Kota di Wilayah Studi	201
4.6	Rencana Rute III Angkutan Kota di Wilayah Studi.....	204
4.7	Rencana Rute IV Angkutan Kota di Wilayah Studi.....	205
4.8	Rencana Rute V Angkutan Kota di Wilayah Studi.....	206
4.9	Rencana Rute Angkutan Kota di Wilayah Studi.....	207
4.10	Rencana Fasilitas Penunjang Transportasi Angkutan Kota Wilayah Kecamatan Kota Sumenep	218

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Bagan alir transportasi..... ..	12
Gambar 1.2 Bangkitan Dan Tarikan Pergerakan..... ..	22
Gambar 1.3 Hierarki Jaringan Trayek Utama, Cabang Dan Ranting	24
Gambar 1.4 Keseimbangan Sepasang Zona Asal – Tujuan A dan B	26
Gambar 2.1 Pertumbuhan Jumlah Penduduk Tahun 2003 – 2007	60
Gambar 2.2 Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur	61
Gambar 2.3 Tempat Mangkal Pick Up di Areal Kecamatan Kota Sumenep.	80
Gambar 2.4 Terminal Arya Wiraraja..... ..	83
Gambar 2.5 Terminal Bangkal	84
Gambar 2.6 Salah Satu Tempat Mangkal Angkutan Becak Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep..... ..	88
Gambar 2.7 Salah Satu Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Fungsi Bangunan	106

BERITA ACARA
Sidang Komprehensif
“Rencana Pengembangan Angkutan Kota Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep - Madura “
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional Malang

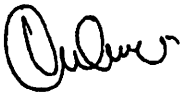
NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
1.	Ir. Mulyono S, MCRP	<p>1. Dengan adanya perencanaan angkutan kota, bagaimana nasib angkutan desa yang ada di Kabupaten Sumenep ?</p> <p>2. Bagaimana cara menentukan sampel untuk quisioner pada masing-masing responden ?</p>	<p>1. Saran :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu di integrasikan pelayanan antara angkutan kota dan angkutan desa. ▪ Perlu dipikirkan skala ekonomis pelayanan angkutan kota pada masing-masing rute. ▪ Tempat pemberhentian/Sub terminal untuk angkutan desa atau jalur angkutan desa belum dijabarkan pada uraian dan peta <p>2. Jawaban = Jumlah sampel quisioner ditentukan berdasarkan rumus :</p> $n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$ <p>Dimana :</p> <p>n = Jumlah responden yang akan dijadikan sampel</p> <p>N = Jumlah anggota dalam popula si</p>	

NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
		3. Bagaimana asas transportasi yang baik ?	<p>d = Derajat kepercayaan yang diinginkan 10% atau tingkat kecermatan sebesar 0,1 (dianggap cukup mewakili seluruh populasi penduduk)</p> <p>Berdasarkan atas metode tersebut maka dapat diperoleh jumlah sampel untuk masyarakat (Survey rumah tangga atau sebagai pengguna jasa angkutan umum) sebesar 100 responden, supir angkutan becak sebesar 95 sampel, angkutan pedesaan sebesar 74 responden dan ojek sebesar 24 responden.</p> <p>3. Jawaban = Transportasi dikatakan baik apabila memiliki tingkat pelayanan yang aman, nyaman, murah atau ekonomis, dan cepat. Saran = Asas transportasi kurang jelas (Perlu dijabarkan lagi tingkat pelayanan tersebut).</p>	
2.	Endratno Budi S, St	1. Saran	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cek abstraksi karena tidak sesuai dengan isi laporan studi. ▪ Angka - angka di peta (ex : alternative 1, dst ...) ▪ Skema pembahasan karakteristik pelayanan angkutan umum tidak 	

NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
		<p>2. Pembagian zona berdasarkan apa ?</p> <p>3. Pendefinisian lingkup Kecamatan Kota apa perkotaan Sumenep karena untuk angkutan umum susah dibatasi pada lingkup administratif.</p> <p>4. Mengapa proyeksi yang digunakan dari tahun 2008 – tahun 2015 ?</p> <p>5. Apa variabel dari rencana pengembangan studi? Jelaskan item-itemnya!</p>	<p>sama (2.4.2.1, 2.4.2.2, dan 2.4.2.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cek pertanyaan quisioner ojek, angkutan desa dan becak. ▪ Buffer area pelayanan harus dioverlay dengan land use. <p>2. Saran = Dasar penentuan zona harusnya berdasarkan sistem bangkitan dan tarikan dan harus sesuai dengan tinjauan terhadap fungsi-fungsi strategis contohnya bandara dan asta tinggi. Motivasi perjalanan harus berdiri sendiri.</p> <p>3. Jawaban = Studi diarahkan pada lingkup Kecamatan Kota.</p> <p>4. Saran = Standarkan 5 tahun, 10 tahun, dst.</p> <p>5. Jawaban = variabel terhadap rencana pengembangan angkutan kota antara lain jumlah penduduk, tingkat pelayanan angkutan umum yang meliputi becak, angkutan desa dan ojek serta pola guna lahan yang ada di wilayah studi.</p>	

NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
		<p>6. Skema rencana yang di analisa adalah angkutan umum yang ada sekarang (Becak, angkutan desa dan ojek) baru angkutan kota atau sebaliknya angkutan kota dulu baru angkutan umum ?</p> <p>7. Metode apa yang digunakan dalam studi ?</p>	<p>6. Saran = Cek analisa yang dipakai Jawaban = Rencana studi yang di analisa adalah angkutan umum yang ada sekarang (Becak, angkutan pedesaan, ojek) baru angkutan kota.</p> <p>7. Jawaban = Dalam studi ini digunakan 2 metode yaitu metode analisa kualitatif dan analisa kuantitatif.</p>	
3.	Fanita C. Ari, St	<p>1. Apa yang menjadi dasar pembagian zona ?</p> <p>2. Pembagian zona dikatakan cocok itu seperti apa ?</p> <p>3. Peran kebijakan pada hal 49 untuk apa ? output dari kebijakan pada studi apa ?</p> <p>4. Bagaimana cara membedakan bahwa pada suatu guna lahan tertentu atau zona di wilayah studi dapat</p>	<p>1. Jawaban = Pembagian zona berdasarkan atas kesamaan fungsi kawasannya dan berdasarkan pembagian BWK yang terdapat dalam RUTRK bahwa pembagian tersebut sudah cocok untuk sektor transportasi.</p> <p>2. Saran = RUTRK bersifat umum karena isinya berdasarkan konteks ke kotaan, tidak mengarah pada transportasi. Jelaskan alasan pembagian zona berdasarkan konteks transportasi.</p> <p>3. Saran = Kebijakan harus ditampilkan pada studi</p> <p>4. Jawaban = Suatu zona dapat menimbulkan bangkitan apabila zona tersebut dibangkitkan ke zona lain</p>	

NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
		<p>dikatakan menimbulkan bangkitan dan tarikan ?</p> <p>5. Bagaimana cara menentukan bahwa daerah atau zona di wilayah studi memiliki tarikan dan bangkitan yang kuat atau lemah ?</p> <p>6. Perlengkapan jalan untuk apa dan hasil outputnya mana ?</p> <p>7. Apa yang menjadi dasar dalam menentukan rute ?</p> <p>8. Dalam proyeksi apakah jumlah penduduk diperlukan ? Atau jumlah penduduk yang melakukan pergerakan?</p>	<p>atau dengan kata lain bahwa bangkitan adalah titik asal pergerakan yang berbasiskan rumah, sedangkan tarikan adalah zona tarikan pergerakan atau zona yang dapat menimbulkan tarikan pergerakan.</p> <p>5. Jawaban = Suatu zona dikatakan memiliki tarikan yang kuat apabila semua orang rata - rata bergerak menuju zona tertentu atau zona yang memiliki fungsi kawasan yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat di dalamnya.</p> <p>6. Saran = Tampilkan di analisa apa perlu ditambah,dst.</p> <p>7. Jawaban = Dasar penentuan rute adalah disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat</p> <p>8. Jawaban = Jumlah penduduk digunakan sebagai dasar dalam penentuan jumlah penduduk yang melakukan pergerakan dimana jumlah penduduk nantinya dikalikan dengan perbandingan rata-rata jumlah penduduk yang melakukan pergerakan yaitu 0,946</p>	

NO	PENGUJI I	JENIS PERTANYAAN	JAWABAN DAN/SARAN	PARAF
		<p>9. Output akhir dalam laporan ada dimana ?</p> <p>10. Apa yang dimaksud dengan pengembangan dan apa saja yang dibahas dalam pengembangan tersebut ?</p> <p>11. Saran</p>	<p>9. Jawaban = out put akhir ada di bab 3 yaitu penentuan jumlah armada dan bab 4 yaitu rute angkutan kota. Saran = bab 4 sebaiknya rencana</p> <p>10. Jawaban = Pengembangan yaitu sesuatu yang diupayakan untuk lebih baik dan saya ingin mengembangkan tingkat pelayanan angkutan umum yang ada sekarang menjadi lebih baik dari sebelumnya dan bermanfaat bagi masyarakat dalam melakukan pergerakan.</p> <p>11. - Daftar pustaka belum lengkap dan tidak urut - Kata pengantar ^{diperbaiki} dikurangi - Pada peta perlu ditampilkan koordinatnya</p>	

Mengetahui :

Dosen Pembimbing I



Ir Soekarno Wahab

Dosen Pembimbing II



Mira Setyawati, St

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada akhir tahun 1980-an, dalam sektor perencanaan transportasi pada negara maju memasuki tahapan yang jauh lebih maju dibandingkan dengan 20 tahun yang lalu. Hal ini disebabkan antara lain oleh pesatnya perkembangan pengetahuan mengenai elektronika dan peralatan komputer yang memungkinkan berkembangnya beberapa konsep baru mengenai sistem prasarana transportasi, sistem pergerakan dan peramalan kebutuhan akan pentingnya transportasi yang tidak pernah terpikirkan pada masa lalu.

Kota merupakan pusat pertumbuhan dan perkembangan wilayah sekitarnya. Untuk dapat tumbuh dan berkembang, kota membutuhkan interaksi dengan wilayah sekitarnya dimana interaksi tersebut ditentukan oleh tersedianya sarana dan prasarana yang memadai. Pembangunan sarana dan prasarana sangatlah penting bagi suatu daerah yang mempunyai tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi seiring dengan perkembangan wilayah yang semakin hari semakin meningkat sesuai dengan kebutuhan dimana bidang transportasi masih diprioritaskan peningkatannya karena transportasi merupakan salah satu hal yang sangat penting dalam memperlancar roda pembangunan.

Kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis barang yang diangkut, dll. Pelayanan akan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna dan ciri ini membuat analisis dan peramalan kebutuhan akan pergerakan menjadi semakin sulit.¹

Transportasi yang tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien merupakan pilihan yang ditetapkan dalam mengembangkan sistem transportasi perkotaan.

¹ Ofyar Z. Tamin, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Penerbit ITB Bandung, 2000, hal 1 dan hal 5

Pengembangan transportasi perkotaan mengemban misi bahwa angkutan kota harus mampu mengurangi berbagai macam gangguan lalu lintas seperti kemacetan lalu lintas, mempertahankan kualitas lingkungan serta terjangkau oleh semua lapisan masyarakat dalam pemakai jasa transportasi. Oleh karena itu sistem jaringan jalan dalam kota harus terintegrasi dengan sistem jaringan antar kota, dengan demikian maka transportasi dalam kota dapat berfungsi dengan baik dalam melayani aktifitas lokal maupun dalam melayani daerah sekitarnya.²

Masalah lalu lintas dan transportasi semakin vital peranannya sejalan dengan kemajuan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Hal-hal yang berkaitan erat dengan transportasi menyinggung langsung pada kebutuhan pribadi masyarakat dan perekonomian kota. Pada dasarnya masalah lalu lintas dan angkutan di kota-kota besar salah satunya disebabkan oleh :

- Tidak seimbangya penambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan.
- Kualitas dan jumlah kendaraan angkutan umum yang belum memadai, sarana, prasarana, jaringan terminal dan sistem pengendalian pelayanan angkutan umum belum berhasil ditata secara konsepsional dari segi pelayanan (lebih dari 50% perjalanan masyarakat, berpindah moda lebih dari satu kali). Sistem pelayanan angkutan umum yang ada belum mampu menarik minat pemakai kendaraan pribadi untuk beralih ke angkutan umum.
- Pertambahan penduduk pada kota-kota besar yang sangat pesat yaitu berkisar antara 4 % sampai 5 % per-tahunnya.
- Masalah lain adalah perparkiran yang lebih dari 60 % dipergunakan oleh satu kendaraan lebih dari delapan jam tiap hari.

Persoalan-persoalan yang dikemukakan diatas pada umumnya meskipun berada pada strata yang berbeda hampir dijumpai diseluruh kota-kota di Indonesia. Melihat permasalahan yang timbul di atas, perlu solusi atau pemecahan dalam mengatasi masalah tersebut, antara lain :

² Muslish Zainal Asikin, Sistem Manajemen Transportasi Kota, Penerbit Philosopy Press Fak UGM, Yogyakarta, 2001,hal 1-2

- Bagaimana membuat angkutan umum semakin menarik dalam rangka mengurangi minat masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi.
- Keterpaduan antara pengembangan tata kota dan sistem transportasi kota.
- Seberapa jauh subsidi pemerintah pada pengembangan sistem angkutan kota.
- Bagaimana merangsang peran serta swasta dalam penyajian jasa angkutan kota.³

Angkutan umum merupakan salah satu di antara faktor yang paling penting dalam menentukan perkembangan ekonomi suatu daerah. Angkutan umum pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang secara massal dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan tujuan untuk memberikan pelayanan yang baik, aman, cepat, murah dan aman bagi penumpang angkutan itu sendiri. Kebutuhan angkutan umum sangat diperlukan khususnya di wilayah perkotaan, hal ini dikarenakan penduduk di wilayah perkotaan yang pada umumnya sangat padat sehingga mempunyai mobilitas hidup sehari-hari. Padatnya pergerakan orang sebagaimana tersebut di atas tentunya membutuhkan angkutan yang memadai agar dapat memudahkan dan atau membantu memperlancar pergerakan orang di wilayah perkotaan dari tempat asal ke tempat tujuan tanpa adanya hambatan. Untuk itu sangatlah penting di wilayah perkotaan untuk dilayani oleh adanya transportasi yaitu angkutan umum.⁴

Angkutan kota sebagai bagian dari sistem transportasi kota yang merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan kota sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya pada masyarakat dengan ekonomi lemah, akan tetapi apabila tidak ditangani secara baik dan benar, akan merupakan masalah bagi kehidupan kota.⁵

³ Iskandar abubakar, Widjatmoko, Muttaqin, dll, Sistem Transportasi Kota, Penerbit Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998, hal 3-5.

⁴ Ir, Iskandar Abubakar, Msc, Ahmad yani, A.TD, Edy Sutiono, A.TD, Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertib, Penerbit Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Tahun 1995, hal 123.

⁵ Muslish Zainal Asikin, op.cit., hal 2.

Jumlah penduduk di wilayah Kecamatan Kota Sumenep berdasarkan data dari Kantor Kecamatan Kota pada tahun 2007 diperkirakan sebanyak 67.787 jiwa dimana pertumbuhan penduduk setiap tahunnya akan meningkat. Berdasarkan data dari dinas lalu lintas angkutan jalan (DJAJ) bahwa jumlah kendaraan bermotor roda empat milik pribadi/dinas berjumlah 506 unit, jumlah kendaraan bermotor roda dua berjumlah 281 unit, Sedangkan data jumlah kendaraan tidak bermotor berjumlah 10.739 unit. Dari data jumlah penduduk yang tiap tahun akan meningkat dan jumlah kepemilikan kendaraan/motor pribadi yang juga akan meningkat maka dapat dikatakan akan menimbulkan tingkat kemacetan lalu lintas yang cukup tinggi. Keadaan ini harus diimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, Dengan kata lain bahwa pertumbuhan penduduk tersebut akan mempunyai dampak langsung terhadap kebutuhan sarana dan prasarana akan transportasi khususnya angkutan umum. Dalam melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lainnya selain menggunakan kendaraan milik pribadi masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep juga menggunakan jasa angkutan umum penumpang yaitu :

1. Becak yang merupakan angkutan umum penumpang roda empat dengan kapasitas penumpang 2-3 orang yang dijalankan oleh tenaga manusia (mengayuh) dimana becak memiliki rute tidak tetap sesuai dengan tujuan permintaan penumpang dan memiliki pangkalan.
2. Ojek merupakan kendaraan roda dua (sepeda motor) yang tidak memiliki rute tetap berdasarkan tujuan penumpang dan memiliki pemberhentian yang tetap (pangkalan).
3. Angkutan pedesaan merupakan kendaraan umum beroda empat dengan kapasitas daya angkut tidak lebih dari 10 orang yang memiliki rute dan tarif tetap dengan pelayanan di luar kawasan kota.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis ingin mengembangkan suatu rencana pengembangan angkutan kota dalam wilayah administrasi Kecamatan Kota Sumenep agar mempermudah masyarakat dalam melakukan aktifitas sehari-hari dengan menggunakan angkutan umum dimana rencana angkutan kota merupakan transportasi baru yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dan

diharapkan dapat menarik minat masyarakat kota Sumenep yang sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi nantinya beralih menggunakan angkutan kota dengan tingkat pelayanan yang aman, nyaman, cepat, dan ekonomis dari angkutan umum yang ada saat ini.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang tersebut dapat dikatakan bahwa transportasi memegang peranan yang sangat penting dalam segala kegiatan khususnya dalam menunjang kegiatan ekonomi. Semakin baik kondisi transportasi di suatu kota maka akan semakin meningkat pula keadaan ekonomi di wilayah kota tersebut.

Keadaan transportasi darat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep perlu dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang akan melakukan suatu pergerakan dan untuk meningkatkan kebutuhan transportasi darat dalam mendukung pembangunan selanjutnya. Berdasarkan atas hal tersebut, permasalahan utama yang akan dikaji dalam rencana pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep perlu memperhatikan :

1. Zona mana yang memiliki tarikan dan bangkitan yang kuat berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada ?
2. Berapa banyak jumlah penduduk yang melakukan pergerakan menuju zona asal dan zona tujuan berdasarkan maksud dan tujuan pergerakan di tiap zona?
3. Bagaimana tingkat pelayanan angkutan umum yang ada sekarang di wilayah Kecamatan Kota Sumenep ?
4. Berapa jumlah armada yang dibutuhkan dan yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat Kecamatan Kota Sumenep serta banyaknya jumlah rute yang akan dilalui oleh angkutan kota tersebut ?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan adalah sesuatu yang ingin dicapai. Berdasarkan uraian diatas, tujuan dari studi yang dilakukan adalah memberikan suatu rencana pengembangan angkutan kota untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat secara

keseluruhan dalam melakukan pergerakan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep, Sedangkan sasaran yang ditempuh untuk mencapai tujuan tersebut diatas adalah dengan memperhatikan permasalahan yang terjadi yaitu :

1. Mengidentifikasi tiap-tiap zona yang berpotensi sebagai bangkitan dan tarikan berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada.
2. Memperkirakan dan menganalisa jumlah penduduk yang melakukan pergerakan.
3. Mengidentifikasi tingkat pelayanan angkutan umum yang ada saat ini.
4. Merencanakan jumlah armada yang dibutuhkan dan jumlah rute yang akan dilalui oleh angkutan kota tersebut.

1.4 Ruang Lingkup Studi

Pada studi ini terdapat dua ruang lingkup yang digunakan meliputi ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup materi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian tentang ruang lingkup studi di bawah ini :

1.4.1. Ruang Lingkup Lokasi

Adapun yang menjadi dasar pertimbangan dari pemilihan lokasi studi ini karena Kecamatan Kota Sumenep yang memiliki status Ibukota dari Kabupaten Sumenep yang sekaligus merupakan pusat dari semua kegiatan masyarakat Kabupaten Sumenep dalam melakukan pergerakan.

Lingkup lokasi yang dijadikan sebagai lokasi penelitian adalah wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang memiliki 4 Kelurahan dan 12 Desa lingkup wilayah studi sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kecamatan Manding
- Sebelah Timur : Kecamatan Gapura
- Sebelah Selatan : Kecamatan Batuan
- Sebelah barat : Kecamatan Kalianget

Berdasarkan data yang diperoleh dari dari kantor Kecamatan Kota Sumenep bahwa wilayah studi terdiri dari 4 (empat) wilayah Kelurahan yaitu Kelurahan Pajagalan, Kelurahan Pandian, Kelurahan Bangselok, Kelurahan

Karangduak dan terdapat pula 12 (dua belas) Desa antara lain Desa Kolor, Pabian, Marengan Daya, Kacongan, Paberasan, Parsanga, Bangkal, Pangarangan, Kepanjin, Pamolokan, Kebunan, dan Desa Kebunagung.

Berdasarkan keadaan geografisnya Kecamatan Kota Sumenep memiliki luas 54,93 km² yang berada pada ketinggian kurang dari 500 m dari permukaan laut atau termasuk daerah dengan dataran rendah dengan titik koordinat 7,02 LS dan 113,87 BJ. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1 yaitu peta administrasi wilayah studi.

1.4.2. Ruang Lingkup Materi

Lingkup materi yang akan digunakan adalah sebagai analisa berdasarkan pada sasaran yang telah dijabarkan pada penjelasan di atas, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.1

Tabel 1.1
Ruang Lingkup Materi

No	Sasaran	Materi Penelitian
1.	Zona mana yang memiliki tarikan dan bangkitan yang kuat berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada	Membahas tentang daerah atau zona yang berpotensi atau menimbulkan bangkitan dan tarikan pergerakan berdasarkan pergerakan masyarakat.
2.	Mengidentifikasi tingkat pelayanan angkutan umum yang ada saat ini di wilayah Kecamatan Kota Sumenep	Membahas tentang gambaran tentang angkutan umum yang ada sekarang meliputi : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah becak, ojek dan angkutan umum pedesaan ▪ Jumlah penumpang yang diangkut ▪ Jumlah perjalanan ▪ Tingkat keamanan, kenyamanan angkutan umum. ▪ Karakteristik penumpang dan karakteristik pengemudi angkutan umum.
3.	Menganalisa jumlah masyarakat yang melakukan pergerakan dengan menggunakan kendaraan pribadi dan	Membahas tentang : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah anggota keluarga yang melakukan pergerakan ▪ Tujuan pergerakan ▪ Jumlah pergerakan berdasarkan

No	Sasaran	Materi Penelitian
	yang menggunakan angkutan umum	maksud pergerakan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah pergerakan dari zona asal menuju zona tujuan ▪ Persentasi pemilihan masyarakat dalam menggunakan angkutan untuk setiap pergerakan yang dilakukan
4.	Merencanakan jumlah armada yang dibutuhkan pada masing-masing rute.	Membahas tentang penentuan : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah armada yang dibutuhkan ▪ Rute angkutan kota ▪ Sub terminal untuk angkutan kota ▪ Peningkatan prasarana transportasi ▪ Kebijakan transportasi Kecamatan Kota Sumenep

Sumber : Hasil Kajian

1.5 Tinjauan Pustaka

Dalam pokok bahasan tinjauan pustaka ini akan menguraikan tentang pengertian dari judul penelitian atau studi dan teori-teori yang mendukung tentang transportasi angkutan umum.

1.5.1 Pengertian dari Judul Penelitian

Landasan yang akan digunakan pada studi ini adalah mengenai definisi dari :

- a. Rencana : Sesuatu yang ingin dicapai.
- b. Pengembangan : Sesuatu yang diupayakan untuk lebih berkembang dari sebelumnya contohnya dapat dilihat dari sudut volume, fungsi, dll.
- c. Angkutan kota : Angkutan dengan tujuan dari suatu tempat ke tempat yang lain di suatu wilayah kota dengan menggunakan mobil bus dan/atau taxi, colt, dll yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.

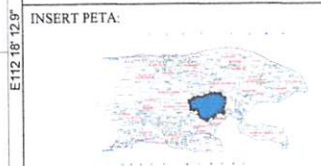
1.5.2 Definisi Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Sebagai suatu kegiatan, di dalam transportasi

JUDUL PETA :
**BATAS ADMINISTRASI
 DI WILAYAH STUDI**

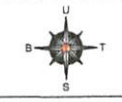
NO. PETA :
 I.1.

- LEGENDA :
-  Batas Kecamatan
 -  Batas Desa
 -  Batas Wilayah Perencanaan
 -  Jalan Aspal
 -  Jalan Makadam
 -  Sungai



SUMBER PETA:
 BAPPEDA KOTA SUMENEP TAHUN 2007

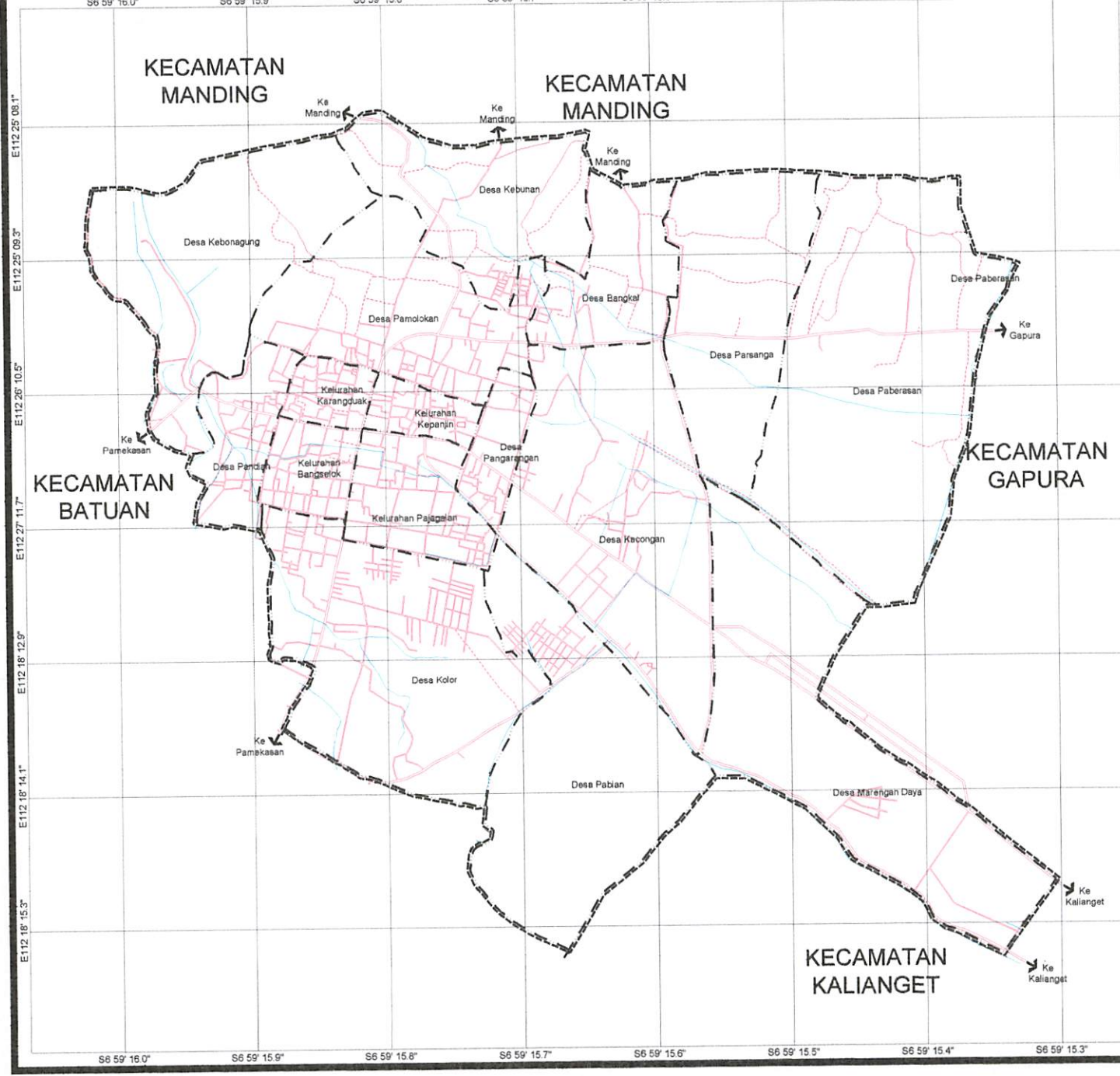
SKALA:
 1 : 45.000



RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA



TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009



E112 25' 08.1"
 E112 25' 09.3"
 E112 26' 10.5"
 E112 27' 11.7"
 E112 18' 12.9"
 E112 18' 14.1"
 E112 18' 15.3"

S6 59' 16.0" S6 59' 15.9" S6 59' 15.8" S6 59' 15.7" S6 59' 15.6" S6 59' 15.5" S6 59' 15.4" S6 59' 15.3"

terdapat unsur pergerakan dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas penumpang dan/atau barang dengan atau tanpa alat angkut.⁶

Papacostas (1987), mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang dan atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia itu sendiri. Secara umum dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan/barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (kendaraan, pipa, dan lain-lain).⁷

Dalam hal ini transportasi mengandung arti untuk memindahkan penumpang dan barang (muatan) dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan klasifikasi jalan menurut Undang-Undang Republik Indonesia No 38 tahun 2004 tentang jalan yang didasarkan pada status dan fungsinya yaitu :

1. Jalan umum menurut statusnya di kelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan Kabupaten, Jalan perkotaan, dan jalan desa.
 - ✚ Jalan Nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar Ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
 - ✚ Jalan Provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan Ibukota provinsi dengan Ibukota Kabupaten/Kecamatan Kota, atau antar Ibukota Kabupaten/Kecamatan Kota, dan jalan strategis provinsi.
 - ✚ Jalan Kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan Ibukota Kabupaten dengan Ibukota Kecamatan, antar Ibukota Kecamatan, Ibukota Kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten. Jalan Kecamatan Kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan

⁶ Morlok, EK, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Ciracas Jakarta, 1995, hal 7.

⁷ Robert J.Kodoatie, Ph.D, Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur, Penerbit Pustaka Pelajar, 2003, hal 352

sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam Kecamatan Kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam Kecamatan Kota.

Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

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

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

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

✚ Jalan lingkungan yang merupakan jalan umum yang berfungsi untuk melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan memiliki kecepatan rata-rata rendah.⁸

1.5.2.1 Perkembangan Transportasi

Revolusi di bidang transportasi berawal ketika ditemukannya roda. Daya angkut dan daya jelajah kekuatan alami bertambah pesat dengan adanya roda. Terlebih setelah ditemukannya mesin uap, maka teknologi di bidang transportasi kian berkembang hingga kini tenaga dasar tersebut sebagian besar telah digantikan dengan tenaga mesin berupa kendaraan bermotor, kereta listrik, dll. Di lain sisi, jenis-jenis kendaraan tersebut menuntut prasarana yang kian spesifik dan secara langsung dapat memperumit jaringan transportasi di dunia. Kian hari

⁸ Internetan Marth diakses Tanggal 7 mei 2007

manusia makin ingin bergerak cepat, bergerak secara leluasa, ingin sampai tujuan dengan selamat, namun jaringan transportasi ini tidak mampu untuk melayaninya. Dengan berkembangnya zaman pada saat ini, persoalan transportasi masih tetap merajalela, prasarana-prasarana masih belum dapat memadai pergerakan penduduk setiap negara di dunia.⁹

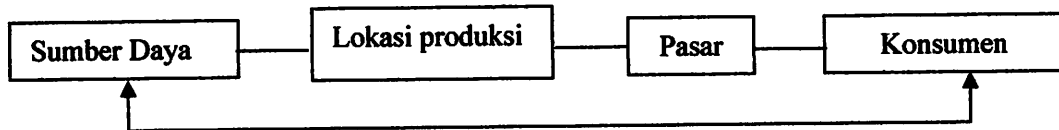
1.5.2.2 Unsur Transportasi

Transportasi diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat, Selain itu sumber bahan baku tersebut harus melalui tahapan produksi yang lokasinya juga tidak selalu ada di lokasi manusia sebagai konsumen. Kesenjangan jarak antara lokasi, sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen tersebut yang melahirkan adanya transportasi. Terdapat 5 (lima) unsur transportasi pokok, antara lain :

1. Manusia, yang membutuhkan
2. Barang, yang dibutuhkan
3. Kendaraan, sebagai alat angkut
4. Jalan, sebagai prasarana angkutan
5. Organisasi, sebagai pengelola angkutan

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram alir berikut ini :

Gambar 1.1
Bagan alir transportasi



Transportasi
Sumber : Merencanakan sistem transportasi, Suwardjoko Warpani

Kelima unsur tersebut diatas masing-masing memiliki ciri yang perlu dipertimbangkan dalam menelaah masalah perangkutan. Pada dasarnya dalam mengadakan dan melangsungkan perangkutan harus ada jaminan bahwa penumpang dan atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam

⁹ Ir. Sukarno Wahab dan Intan Kencana Dewi, ST, Diktat Kuliah Elemen dan Pengelolaan Transportasi, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota FTSP-ITN Malang 2001, hal 2.

keadaan baik seperti keadaannya pada saat di angkut. jaminan ini tidak mungkin dapat dipenuhi tanpa diketahui terlebih dahulu ciri penumpang dan barang serta kondisi dan konstruksi sarana, prasarana dan pelaksana perangkutan.¹⁰

1.5.2.3 Jenis Transportasi

Ada tiga jenis transportasi, yaitu transportasi darat yang dilakukan dengan kendaraan bermotor, kereta rel, dan gerobak yang ditarik oleh binatang atau oleh orang. Angkutan air dilakukan dengan kapal, perahu, rakit, dll, Sedangkan yang termasuk angkutan air adalah laut, sungai dan danau. Terdapat pula jenis angkutan/transportasi yang sangat khusus yaitu jalur pipa untuk mengangkut benda cair atau benda gas.

Untuk angkutan/transportasi udara hanya dilakukan dengan pesawat udara yang merupakan alat angkut terbaru yang ditemukan pada awal abad ke 20 yang kemajuannya sudah mampu mengurangi dan menjelajahi ruang angkasa, bahkan sudah mendarat di planet lain.¹¹

1.5.2.4 Peran dan Manfaat Transportasi

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Transportasi merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (Rate of Growth).

Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai suatu tujuan. Kegiatan masyarakat bersangkutan paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencapai kebutuhannya yang beraneka ragam. Fungsi transportasi dapat dilihat dari berbagai bidang, yaitu bidang wilayah, ekonomi, sosial dan politik.

1. Peran ekonomi

Manfaat transportasi dalam ekonomi adalah :

¹⁰ Suwardjoko Warpani, Merencanakan sistem Perangkutan, Penerbit ITB Bandung, 1990, hal 4-5

¹¹ Ibid hal 30

- ✚ Dapat dilakukannya pertukaran barang dan jasa di satu tempat (Pasar).
- ✚ Persediaan barang pada lokasi pasar yang berbeda dapat disamakan.
- ✚ Barang yang berlebihan di suatu lokasi dapat dipindahkan segera ke tempat yang kekurangan, sehingga keseimbangan harga barang tersebut dapat terjaga.
- ✚ Memungkinkan spesialisasi dalam kegiatan ekonomi.
- ✚ Memungkinkan komunikasi kegiatan ekonomi.
- ✚ Harga barang dapat disamakan.

2. Peran Sosial

Aspek sosial dalam kehidupan antara lain adalah adanya hubungan sosial antara satu manusia dengan manusia lainnya dalam bidang budaya, kesehatan, pendidikan, agama dan rekreasi. Sifat sosial manusia menyebabkan manusia bersedia menyisihkan waktu untuk kegiatan tersebut dan peranan transportasi adalah membantu memberikan kemudahan dalam :

- ✚ Perjalanan perorangan dan pertukaran serta penyebarluasan informasi baik yang bersifat seni maupun penyeimbangan keilmuan dari satu daerah ke daerah yang lainnya.
- ✚ Mendapatkan kualitas, kuantitas dan keragaman perjalanan santai dengan harga yang murah dan cepat.
- ✚ Pertukaran ilmu dan pengetahuan informasi antarnegara.
- ✚ Mendapatkan pelayanan kesehatan dan pelayanan sosial lainnya.
- ✚ Memperpanjang jarak antara rumah dan tempat kerja.
- ✚ Memperluas kegiatan masyarakat yang dapat diikuti.

3. Peran politik

Peran transportasi dalam sistem politik pada suatu negara adalah :

- ✚ Diperkuatnya persatuan nasional, yaitu dengan adanya transportasi yang dapat meniadakan isolasi terhadap suatu wilayah negara.
- ✚ Wakil-wakil rakyat mendapatkan kemudahan, sehingga memungkinkan tersampainya aspirasi masyarakat pada pemerintah pusat.

- ✚ Pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan dan diperluas lebih merata ke setiap wilayah negara, mulai dari pelayanan administratif, pelayanan hukum, pelayanan kesehatan dan pelayanan pendidikan.
- ✚ Menunjang usaha pertahanan dan keamanan nasional terutama dalam hal mobilisasi pasukan, transportasi pembekalan dan pengungsian.
- ✚ Cepatnya pemindahan penduduk dari daerah bencana.
- ✚ Terjaganya stabilisasi ideologi, pelita, ekonomi, sosial dan budaya negara.

4. Peran kewilayahan

Fungsi transportasi dapat dibedakan atas lingkup regional dan lokal. Dalam lingkup regional terdiri dari :

- ✚ Pembuka daerah
- ✚ Pengembangan daerah
- ✚ Menghubungkan konsumen dengan produsen

Lingkup lokal dalam arti lingkup Kecamatan Kota, fungsi utama jaringan transportasi adalah sebagai penghubung antara satu guna ke guna lahan lainnya dan berfungsi sebagai urat nadi kegiatan dan kehidupan kota.¹²

1.5.2.5 Asas Transportasi

Asas transportasi adalah seperti yang diungkapkan oleh Warpani (1990) bahwa ukuran pelayanan transportasi yang baik apabila pelayanan angkutan tersebut memenuhi kriteria yang aman, nyaman, cepat dan murah.¹³

Transportasi dapat dikatakan aman dalam artian bahwa perhatian bukan hanya pada perlindungan orang dan barang yang diangkut, akan tetapi juga barang dan orang lain yang berbagi prasarana dalam melakukan kegiatan transportasi. Barang harus dilindungi terhadap pencurian, api, dll sesuai dengan karakter barang dan keselamatan bagi para penumpang harus selalu menjadi elemne utama dalam transportasi.

¹² Ir. Sukarno Wahab dan Intan Kencana Dewi, ST, op. Cit, hal 5-7

¹³ Muslich Zainal aliskin, Sistem Manajemen Tranportasi Kota, Penerbit Kerjasama Philosopy Press, Fak Filasafat UGM 2001

Manusia sangat peka baik secara fisik maupun psikologis. Kenyamanan fisik terdiri dari tepat duduk yang pas, sirkulasi udara yang baik, pengaturan suhu penyegaran dan penyegaran pelayanan akomodasi atau kenyamanan tidur apabila perjalanan dilakukan pada sepanjang malam. Kenikmatan perjalanan di dapat bila tidak ada kondisi-kondisi yang dapat menimbulkan phobia (ketakutan/trauma) dalam pelaksanaannya serta kondisi pemandangan yang dapat dilihat pada sepanjang perjalanan.

Keinginan untuk bergerak cepat untuk sekelompok orang mendorong dikembangkannya teknologi kendaraan dengan tingkat kecepatan yang makin tinggi pula. Aspek terpenting dalam kecepatan suatu angkutan adalah :

1. Beberapa orang tidak tahan perjalanan (karena ketidaknyamanan dan kondisi kendaraan) akan lebih lega bila perjalanan tersebut berakhir.
2. Dalam perjalanan bisnis, kecepatan menghemat biaya bisnis karena waktu adalah uang.
3. Dengan kecepatan transportasi, makin banyak tempat yang dikunjungi dalam suatu periode waktu untuk berpetualang atau berwisata.
4. Jarak antara rumah dan tempat kerja yang jauh tidak akan menjadi masalah bila perjalanan dapat dilakukan dengan cepat.
5. Biaya perjalanan itu sendiri akan berkurang karena lebih banyak penumpang yang dapat diangkut dalam periode tertentu.¹⁴

1.5.2.6 Sarana dan Prasarana Transportasi

Sarana adalah kendaraan atau moda angkutan yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri atas kendaraan bermotor (yaitu kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu) dan kendaraan tidak bermotor (yakni kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan hewan).

Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan terdiri atas ruang lalu lintas berupa jalan (termasuk jembatan) dan simpul lalu lintas yang berwujud terminal. Jalan

¹⁴ Ir. Sukarno Wahab dan Intan Kencana Dewi, ST, op. Cit, hal 25 - 26

adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat sedangkan jalan diperuntukkan bagi lalu lintas umum yang memiliki fungsi sebagai arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder, lokal primer dan lokal sekunder (UU RI No 14 Tahun 1992).

1.5.2.7 Hubungan Guna Lahan Dengan Transportasi

Lalu lintas menurut Black (1981 : 23) merupakan konsekuensi gabungan dari adanya guna lahan dan sediaan transportasi. Lalu lintas menurut Undang-undang lalu lintas No. 14 tahun 1992 adalah kegiatan lalu lalang orang dan barang, Sedangkan guna lahan adalah :

- ✚ Jenis penggunaan dari suatu lahan, misalnya perumahan, industri, dll.
- ✚ Struktur yang terbangun pada suatu lahan misalnya rumah, kantor, sekolah, pabrik, dll.
- ✚ Ukuran-ukuran dari intensitas kegiatan sosial ekonomi pada suatu lahan seperti populasi penduduk, hasil keluaran produksi, dll.

Pada studi lalu lintas untuk kondisi Indonesia, guna lahan dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Perumahan (sederhana, T21-70. Sedang, T71-200. Mewah, T201-600 dan sangat mewah T600- ~).
2. Perkantoran.
3. Perbelanjaan (Mal, Supermarket, Toserba dan Pasar Tradisional).
4. Sekolah (SD, SMP, dan SMA).
5. Perguruan tinggi, Bimbingan belajar dan kursus.
6. Rekreasi dan tempat olah raga.
7. Perindustrian besar.
8. Ruko dan toko dengan jenis barang dagangan dan/jasa yang spesifik (toko buku, toko furnitur, toko, biro travel, dll).
9. Restoran dan tempat makan lainnya.

Bagi setiap jenis guna lahan di atas, perlu dilakukan pengelompokan yang lebih rinci. Karakter dari setiap jenis guna lahan tersebut dapat berbeda menurut skala pelayanannya.¹⁵

1.5.3 Landasan dan Variabel Penelitian

Tujuan dan sasaran serta perumusan masalah merupakan hal penting dalam landasan penelitian. Angkutan umum merupakan arahan landasan penelitian yang akan dibahas dalam studi tentang rencana pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

1.5.3.1 Pengertian Angkutan Umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan/barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan tujuan untuk membantu orang atau kelompok orang yang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat yang lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan (armada) dengan jumlah (volume) barang ataupun orang yang memerlukan angkutan.¹⁶

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dengan tujuan utama angkutan umum penumpang adalah untuk memberikan pelayanan yang baik, aman, cepat, murah dan nyaman. Angkutan umum penumpang bersifat massal, karena itu perlu ada beberapa kesamaan di antara para penumpang yaitu kesamaan asal dan tujuan dengan cara pengumpulan di terminal dan/atau tempat pemberhentian. Kesamaan tujuan dan atau orang dalam melakukan perjalanan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Penumpang yang sama-sama memiliki tujuan ke toko belum tentu mempunyai maksud yang sama, misalnya ada yang bertujuan berbelanja ke pasar atau ada pula yang mempunyai tujuan yang lain¹⁷

¹⁵ Ir. Sukarno Wahab dan Intan Kencana Dewi, ST, op. Cit, 30.

¹⁶ Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, 2002, hal 1

¹⁷ Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB Bandung, hal 170

Angkutan kota adalah angkutan dengan tujuan dari suatu tempat ke tempat yang lain di suatu wilayah administrasi Kecamatan Kota dengan menggunakan mobil bus dan/atau taxi, colt, dll yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.

1.5.3.2 Pengertian Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan angkutan umum dapat diukur dengan beberapa faktor, antara lain :

a. **Tingkat kepadatan rute**

Kepadatan rute angkutan umum dapat diukur dengan membagi jumlah angkutan umum pada suatu rute dengan jarak tempuh angkutan umum tersebut.

b. **Tingkat aksesibilitas**

Tingkat aksesibilitas angkutan kota dapat dicari dengan menghitung jarak tempuh angkutan kota (total)/hari yang dioperasikan pada masing-masing rute (kendaraan/km).

c. **Kapasitas pelayanan**

Dapat diukur melalui kemampuan dari masing-masing rute dalam mengangkut penumpang/hari (orang)

d. **Karakteristik penumpang**

Meliputi struktur umur, jenis kelamin, struktur pekerjaan, lokasi asal dan tujuan penumpang.

e. **Karakteristik perjalanan**

Meliputi maksud perjalanan, pergantian moda angkutan dan cara pencapaian angkutan kota

f. **Karakteristik pengemudi**

Meliputi usia dan pengalaman kerja, perincian pengeluaran dan pendapatan/hari, status kepemilikan dan usia kendaraan yang dikemudikan.

1.5.3.3 Standart dan Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

Besarnya parameter yang dijadikan ukuran karakteristik pelayanan angkutan umum yang penting di dalam menentukan jumlah armada adalah permintaan jumlah penumpang, headway, frekuensi dan load faktor. Pengertian dari karakteristik faktor tersebut adalah :

- a. Permintaan adalah banyaknya barang dan manusia yang akan dipindahkan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam waktu satu jam.
- b. *Headway* adalah selang waktu antara kedatangan atau keberangkatan dari kendaraan pertama dan kedatangan atau keberangkatan dari kendaraan berikutnya yang di ukur pada satu titik tertentu.
- c. *Frekuensi* adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dapat didefinisikan sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi tinggi berarti banyaknya perjalanan dalam periode waktu tertentu, secara relatif frekuensi berarti sedikit perjalanan selama waktu periode tertentu. Frekuensi diartikan juga sebagai suatu segi dari tiap moda angkutan umum yang penting untuk menumpang dan mempengaruhi moda mana yang ditetapkan untuk dipakai.
- d. *Load faktor* adalah perbandingan antara total jumlah penumpang dalam kendaraan dengan kapasitas angkutan kendaraan tersebut.
- e. Waktu tunggu adalah waktu yang diperlukan bagi calon penumpang untuk menunggu kendaraan yang melewati suatu jalan, dimana waktu tunggu ini dapat diartikan dari frekuensi.¹⁸

Standart kualitas pelayanan angkutan umum khususnya di wilayah perkotaan berdasarkan hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 1.2
Standart Pelayanan Angkutan Umum

No	Kriteria	Ukuran Standart
1.	Waktu tunggu <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rata-rata ▪ Maksimum 	5 - 10 menit 10 - 20 menit
2.	Jumlah pergantian moda	

¹⁸ Ibid hal 123.

No	Kriteria	Ukuran Standart
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rata-rata ▪ Maksimum 	0 - 1 kali 2 kali
3.	Waktu perjalanan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rata-rata ▪ Maksimum 	1 - 1,5 jam 2 - 3 jam
4.	Kecepatan perjalanan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Daerah padat dan maksimal traffic ▪ Daerah kurang padat 	10 - 12 km/jam < 25 km/jam

Sumber : Kep Dirjen Hubungan Darat No 274 hal 179/HK.105/Direktorat Jenderal/1996

1.5.3.4 Tarif Angkutan Umum

Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum/satuan berat atau penumpang/km. Penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya pengguna sarana dan prasarana angkutan secara optimum dengan mempertimbangkan lalu lintas yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen pemerintah wajib menetapkan batas tarif minimum dan tarif maksimum untuk menjaga persaingan yang sehat dimana tarif tersebut juga memberikan keuntungan yang wajar pada pengusaha angkutan umum.¹⁹

1.5.3.5 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

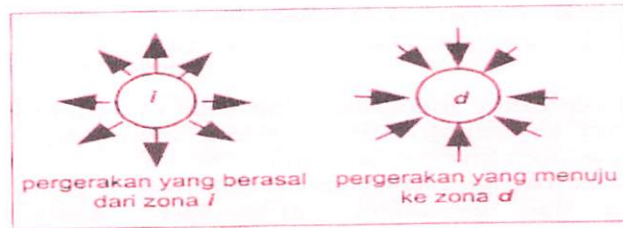
Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas.

Bangkitan lalu lintas ini mencakup :

- Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi
- Lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Bangkitan dan tarikan dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

¹⁹ Edward K. Morlok, Perencanaan Teknik dan Perencanaan Transportasi, 1990, hal 67



Gambar 1.2
Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Dari gambar diatas dapat disimpulkan bahwa hasil keluaran dari perhitungan bangkitan dan tarikan lalu lintas berupa jumlah kendaraan, orang, atau angkutan barang/satuan waktu, misalnya kendaraan/jam. Kita dapat dengan mudah menghitung jumlah orang atau kendaraan yang masuk atau keluar dari suatu luas tanah tertentu dalam satu hari atau satu jam untuk mendapatkan bangkitan dan tarikan pergerakan. Bangkitan dan tarikan pergerakan lalu lintas tersebut tergantung pada aspek tata guna lahan, antara lain :

- Jenis tata guna lahan dimana jenis tata guna lahan yang berbeda baik itu permukiman, pendidikan, perkantoran mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda antara lain jumlah arus lalu lintas, jenis lalu lintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan arus lalu lintas pada pagi hari dan sore hari, sedangkan pertokoan menghasilkan arus lalu lintas sepanjang hari)
- Jumlah aktivitas pada tata guna lahan tersebut dimana bangkitan pergerakan bukan hanya saja beragam pada jenis tata guna lahan, akan tetapi pada tingkat aktivitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan pada sebidang tanah, maka semakin tinggi pergerakan arus lalu lintas yang dihasilkannya. Salah satu ukuran pada sebidang tanah adalah kepadatannya.²⁰

1.5.3.6 Pengertian Rute

Rute angkutan umum didefinisikan sebagai tempat-tempat angkutan secara tetap yang melayani penumpang yaitu dengan menarik dan menurunkannya. Suatu rute biasanya merupakan suatu lintasan tetap dari angkutan umum yang melewati beberapa daerah yang secara rutin dalam melayani calon penumpang, dan di lain

²⁰ Ibid, hal 40 - 42

pihak calon penumpang angkutan umum tersebut menggunakan jasa angkutan pada rute tersebut. Untuk angkutan umum, rute ditentukan berdasarkan moda transportasi (bus dan kereta api mempunyai rute yang tetap). Untuk pemilihan rute dan moda dilakukan bersama-sama, sedangkan untuk kendaraan pribadi, diasumsikan bahwa orang akan memilih moda transportasinya dulu baru memilih rutenya.²¹

Pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, termurah dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan umum dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan yang tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal (PP No. 41 tahun 1993). Dari definisi ini terungkap perbedaan mengenai pengertian antara trayek dan pengertian lintasan. Titik berak trayek adalah pada “asal” dan “tujuan”, sedangkan lintasan menunjuk pada ruas jalan yang dilalui oleh kendaraan umum yang melayani trayek yang bersangkutan. Lintasan adalah *Rute*. Jadi satu trayek dapat menawarkan lebih dari satu rute.²²

Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal (PP No. 41 tahun 1993). Berdasarkan PP No. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan, trayek pelayanan jasa angkutan umum khususnya trayek angkutan kota terdiri dari :

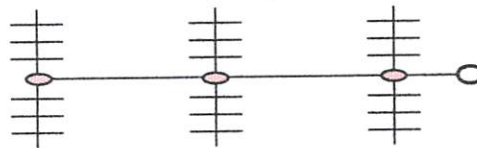
1. Trayek utama yang mempunyai ciri sebagai berikut :

- ✚ Mempunyai jadwal tetap.
- ✚ Melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama dengan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal.
- ✚ Dilayani oleh mobil bus umum.

²¹ Ibid hal 47

²² Warpani Suwardjoko P, Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Penerbit ITB Bandung, 2002, hal 53

- ✚ Pelayanannya cepat/dan atau lambat.
 - ✚ Memiliki jarak yang pendek.
 - ✚ Melalui tempat-tempat yang hanya ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Trayek cabang dengan ciri-ciri sebagai berikut :
- ✚ Mempunyai jadwal yang tetap.
 - ✚ Melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman.
 - ✚ Dilayani oleh bus umum dengan pelayanan yang cepat dan/atau lambat.
 - ✚ Memiliki jarak pendek.
3. Trayek ranting dengan ciri-ciri sebagai berikut :
- ✚ Tidak mempunyai jadwal yang tetap.
 - ✚ Melayani angkutan dalam kawasan pemukiman.
 - ✚ Dilayani dengan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum.
 - ✚ Pelayanan lambat dan memiliki jarak yang pendek.
 - ✚ Melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.



Gambar 1.3
Hierarki Jaringan Trayek Utama, Cabang Dan Ranting

4. Trayek langsung dengan ciri sebagai berikut
- ✚ Mempunyai jadwal yang tetap.
 - ✚ Melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung.
 - ✚ Dilayani oleh bus umum.
 - ✚ Pelayanan cepat dan memiliki jarak yang pendek

- ✚ Melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.²³

1.6.3.7 Proses Pemilihan Rute

Prosedur pemilihan rute bertujuan untuk memodel karakteristik pelaku pergerakan dalam memilih rute yang menurut mereka merupakan rute terbaiknya. Dengan kata lain, dalam proses pemilihan rute, pergerakan antara dua zona (yang didapat dari sebaran pergerakan) untuk modal tertentu (yang didapat dari tahap pemilihan modal) dibebankan ke rute tertentu yang terdiri dari ruas jaringan jalan tertentu atau angkutan umum. Jadi dalam permodelan pemilihan rute ini dapat diidentifikasi rute yang akan digunakan oleh setiap pengendara sehingga akhirnya didapat jumlah pergerakan pada setiap ruas jalan.

Tujuan tahapan ini adalah untuk mengalokasikan setiap pergerakan antar zona pada berbagai rute yang paling sering digunakan oleh seseorang yang bergerak dari zona asal ke zona tujuan dengan mengasumsikan bahwa setiap pengendara memilih rute yang meminimumkan biaya perjalanan, maka diperlukan adanya penggunaan ruas yang lain yang mungkin disebabkan oleh perbedaan persepsi pribadi tentang biaya atau mungkin juga disebabkan oleh keinginan pengendara untuk menghindari kemacetan lalu lintas.

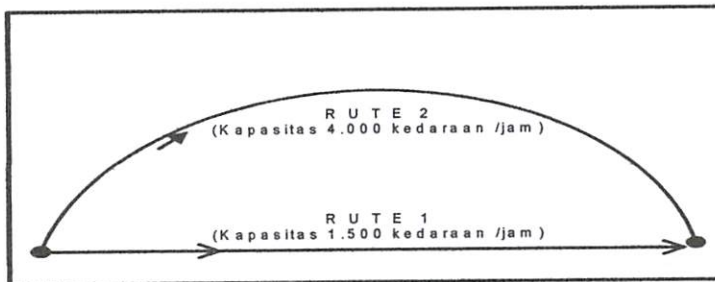
Hal utama dalam proses pembebanan rute adalah memperkirakan asumsi pengguna jalan mengenai pilihannya yang terbaik terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan rute pada saat kita melakukan suatu perjalanan diantaranya adalah waktu tempuh, jarak, biaya (bahan bakar dan lainnya) kemacetan lalu lintas dan antrian serta jenis jalan raya (jalan tol dan lain-lain).

Salah satu pendekatan yang paling sering digunakan adalah mempertimbangkan dua faktor utama dalam pemilihan rute yaitu biaya pergerakan dan nilai waktu. Dalam beberapa model pemilihan rute dimungkinkan yang berbeda bagi faktor tempuh dan faktor jarak tempuh untuk menggambarkan persepsi pengendara dalam kedua faktor tersebut.

²³ Ibid, hal 54

Model pemilihan rute dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa faktor pertimbangan yang didasari pada suatu pengamatan bahwa tidak setiap pengendara dari zona asal yang menuju ke zona tujuan akan memilih rute yang sama khususnya di daerah perkotaan karena perbedaan persepsi pribadi tentang apa yang diartikan dengan biaya perjalanan karena adanya perbedaan kepentingan atau informasi yang tidak jelas mengenai kondisi lalu lintas pada saat itu dan peningkatan biaya karena adanya kemacetan pada suatu ruas jalan yang menyebabkan kinerja pada beberapa rute lain menjadi lebih sehingga meningkatkan peluang untuk memilih rute tersebut. Analisa pemilihan rute tersebut terdiri dari beberapa faktor antara lain :

- ✚ Keseimbangan sepasang zona asal dan zona tujuan A dan B yang mempunyai dua buah alternatif yaitu rute 1 dengan jarak pendek dan berkapasitas rendah (1500 kendaraan/jam) serta rute 2 yang mempunyai jarak yang lebih panjang dan memiliki kapasitas yang lebih tinggi (4000 kendaraan/jam) seperti terlihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 1.4
Keseimbangan Sepasang Zona Asal A dan Zona Tujuan B

- ✚ Alasan memakai jalan memiliki suatu rute dibandingkan dengan rute lainnya dengan alasan kemacetan dan ciri fisik ruas jalan yang membatasi jumlah arus lalu lintas di jalan tersebut.
- ✚ Pengembangan model yang menggabungkan sistem transportasi dengan alasan memakai jalan memilih rute tersebut.
- ✚ Kemungkinan pengendara berbeda persepsinya mengenai rute yang terbaik. beberapa pengendara mungkin diasumsikan sebagai rute dengan jarak tempuh terpendek, dengan waktu tempuh tersingkat, atau mungkin juga kombinasi keduanya.

Di asumsikan bahwa pada pukul sibuk terdapat 4.500 kendaraan yang bergerak dari zona A menuju zona B dan setiap pengendara akan memilih rute yang terpendek yaitu rute 1. kecil kemungkinan bahwa semua kendaraan akan dapat melakukan hal tersebut karena pada rute 1 pasti akan menimbulkan kemacetan lalu lintas meskipun kapasitasnya belum tercapai. Beberapa kendaraan akan mulai memilih pilihan kedua yang mempunyai jarak yang lebih jauh untuk menghindari kemacetan lalu lintas dimana pada suatu saat akan terjadi kondisi stabil/seimbang yaitu tidak dimungkinkan lagi seseorang akan memilih rute yang lebih baik karena kedua rute tersebut memiliki biaya yang sama dan minimum. Kondisi ini juga ditemukan oleh wardrop (1952).²⁴

Baik tidaknya suatu rute dapat dilihat dari sejauh mana angkutan kota yang melayani rute tersebut dapat melayani perangkutan masyarakat pada kawasan pelayanan rute tersebut secara optimal. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi baik tidaknya suatu rute antara lain :

- ✚ Dalam menyediakan pelayanan angkutan harus mempertimbangkan efisiensi dan efektivitas dari operasional angkutan dalam rangka memberikan pelayanan yang baik bagi masyarakat.

Efisiensi mengandung pengertian bahwa :

- Biaya terjangkau, penyediaan layanan angkutan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat pada umumnya dengan tetap memperhatikan kelangsungan hidup pengusaha pelayanan jasa angkutan.
- Beban publik rendah, pengorbanan yang harus ditanggung oleh masyarakat sebagai konsekuensi pengoperasian sistem perangkutan harus minimal, contohnya tingkat pencemaran lingkungan.

Efektif mengandung pengertian bahwa :

- Kapasitas mencukupi, prasarana dan sarana cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan para pengguna jasa.
- Cepat dan lancar dalam menyelenggarakan layanan angkutan dalam waktu yang singkat, indikatornya antara lain kecepatan arus/satuan waktu

²⁴ Ofyar Z.Tamin, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, 2000, hal 281-284

- Tepat dan teratur, terwujudnya penyelenggaraan angkutan yang andal, sesuai dengan jadwal dan ada kepastian.
- ✚ Mempunyai jadwal yang tetap
- ✚ Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan permukiman

1.6 Perumusan Variabel

Berdasarkan tinjauan pustaka dan landasan penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, maka dapat dirumuskan suatu variabel penelitian yang dapat dilihat pada tabel 1.3.

1.7 Metode Penelitian

Dalam metode penelitian ini akan dijabarkan mengenai 2 (dua) metode yang digunakan dalam pengembangan angkutan kota yaitu metode survey dan metode analisa. Metode survey meliputi survey primer dan survey sekunder sedangkan metode analisa merupakan cara dari hasil observasi atau pengamatan yang telah dilakukan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

1.7.1 Metode Survey

Tahap survey dalam studi ini merupakan tahap pertama sebelum analisa yang meliputi survey primer dan survey sekunder.

1.7.1.1 Survey Primer

Yaitu berupa pengamatan langsung yang mendalam tentang gambaran situasi dan kondisi transportasi di wilayah studi secara umum dengan disertai dokumentasi serta wawancara atau quisioner. Survey tersebut meliputi :

1. Observasi kondisi fisik/Lapangan
 - ✚ Kegiatan ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting keadaan transportasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep terhadap survey naik turun penumpang, jumlah armada, kapasitas dan rute angkutan umum, serta mengidentifikasi zona bangkitan dan tarikan.

Tabel 1.3
Variabel Penelitian

TUJUAN	SASARAN	LANDASAN TEORI	METODE ANALISA	VARIABEL PENELITIAN
Memberikan suatu rencana pengembangan angkutan kota untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat secara keseluruhan dalam melakukan pergerakan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.	Zona mana yang memiliki tarikan dan bangkitan yang kuat berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada ?	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bangkitan pergerakan (trip generation) adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona atau jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu zona per satuan waktu. ▪ Tarikan pergerakan (trip attraction) adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh zona tersebut per satuan waktu contohnya perjalanan ke atau dari tempat kerja jika terminal pointnya adalah tempat tinggal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisa kualitatif ▪ Analisa kuantitatif 	Mengidentifikasi tiap-tiap zona yang berpotensi sebagai bangkitan dan tarikan berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada di wilayah studi.
	Mengidentifikasi tingkat pelayanan angkutan umum yang ada saat ini di wilayah Perkotaan Sumenep.	Tingkat pelayanan angkutan umum dapat diukur dengan beberapa faktor, antara lain : a. Tingkat kepadatan rute Kepadatan rute angkutan umum dapat diukur dengan membagi jumlah angkutan umum pada suatu rute dengan jarak tempuh angkutan umum	Analisa Kualitatif	Menganalisa angkutan becak, ojek dan angkutan pedesaan yang meliputi : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisa karakteristik operasi pelayanan angkutan umum ▪ Analisa karakteristik jumlah penumpang ▪ Analisa jumlah dan tujuan perjalanan ▪ Analisa karakteristik sosial ekonomi

TUJUAN	SASARAN	LANDASAN TEORI	METODE ANALISA	VARIABEL PENELITIAN
		<p>tersebut.</p> <p>b. Tingkat aksesibilitas Tingkat aksesibilitas angkutan kota dapat dicari dengan menghitung jarak tempuh angkutan kota (total)/hari yang dioperasikan pada masing-masing rute (kendaraan/km)</p> <p>c. Kapasitas pelayanan Dapat diukur melalui kemampuan dari masing-masing rute dalam mengangkut penumpang/hari (orang)</p> <p>d. Karakteristik penumpang Meliputi struktur umur, jenis kelamin, struktur pekerjaan, lokasi asal dan tujuan penumpang</p> <p>e. Karakteristik perjalanan Meliputi maksud perjalanan, pergantian moda angkutan dan cara pencapaian angkutan kota</p> <p>f. Karakteristik pengemudi Meliputi usia dan pengalaman kerja, perincian pengeluaran dan pendapatan per hari, status kepemilikan</p>		<p>para pengemudi angkutan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aspirasi pengemudi angkutan umum (becak, ojek, angkutan pedesaan) terhadap rencana pengembangan angkutan kota

TUJUAN	SASARAN	LANDASAN TEORI	METODE ANALISA	VARIABEL PENELITIAN
	Menganalisa jumlah penduduk yang melakukan pergerakan dengan menggunakan kendaraan pribadi dan yang menggunakan angkutan umum	<p>dan usia kendaraan yang dikemukakan.</p> <p>Jumlah penduduk yang melakukan pergerakan baik itu dengan menggunakan kendaraan pribadi maupun dengan menggunakan angkutan umum dapat dilihat dari faktor jumlah pergerakan keseluruhan</p>	Analisa Kuantitatif	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisa pola pergerakan masyarakat dengan menghitung jumlah anggota keluarga yang melakukan pergerakan. ▪ Analisa karakteristik pergerakan penduduk dengan menghitung jumlah masyarakat yang melakukan pergerakan berdasarkan maksud pergerakan dan berdasarkan asal dan tujuan pergerakan.
	Merencanakan jumlah armada yang dibutuhkan dan jumlah rute yang akan dilalui oleh angkutan perkotaan tersebut	<p>Peningkatan kebutuhan akan berpergian mengharuskan pula peningkatan sediaan kendaraan, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Salah satu tolak ukur keberhasilan pengelolaan perangkutan adalah terpenuhinya kebutuhan kendaraan atau armada yang siap operasi pada saat diperlukan dalam jumlah yang optimal. Hal ini berhubungan dengan berapa kapasitas armada yang harus disediakan untuk mengangkut dan berapa jumlah calon penumpang yang akan diangkut.</p>	Analisa Kuantitatif	<p>Menganalisa penentuan kebutuhan angkutan umum perkotaan berdasarkan jumlah penumpang yang ada yaitu dengan cara :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menghitung jumlah penumpang yang menggunakan angkutan pedesaan baik dalam lingkup wilayah sumenep maupun ke luar wilayah perkotaan sumenep ▪ Menghitung jumlah penumpang yang menggunakan angkutan becak ▪ Menghitung jumlah penumpang yang menggunakan angkutan ojek ▪ Menghitung jumlah masyarakat yang melakukan pergerakan dengan menggunakan kendaraan pribadi.

TUJUAN	SASARAN	LANDASAN TEORI	METODE ANALISA	VARIABEL PENELITIAN
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Merencanakan penentuan kebutuhan armada berdasarkan jumlah penumpang yang ada. ▪ Merencanakan penentuan jumlah armada pada masing – masing rute. ▪ Merencanakan sub terminal untuk angkutan kota ▪ Merencanakan penambahan fasilitas penunjang transportasi angkutan kota berdasarkan kebijakan transportasi

Sumber : Hasil Kajian

- ✚ Dalam kegiatan observasi ini juga dilakukan pengamatan terhadap pola naik-turun penumpang yang dilakukan di suatu lokasi tertentu yang berpotensi menimbulkan suatu bangkitan dan tarikan dan juga melihat karakter perilaku penumpang angkutan umum tersebut dalam memilih angkutan. Survey naik turun penumpang ini dilakukan guna mendapatkan data jumlah penduduk yang melakukan pergerakan, dengan mencatat jumlah pelaku pergerakan yang naik maupun yang akan turun pada ruas-ruas jalan dengan menggunakan kendaraan pribadi maupun dengan menggunakan angkutan umum dan juga mencatat asal-tujuan masyarakat dalam melakukan pergerakan.
- ✚ Observasi ini dilakukan pada waktu pagi sampai sore hari dimana pada waktu tersebut masyarakat cenderung melakukan aktivitas khususnya pada jam sibuk. Adapun hari dalam melakukan observasi adalah hari senin, selasa dan rabu. Observasi ini dilakukan pada pukul 06.00 - 09.00, pukul 11.00 - 14.00 dan pada pukul 16.00 - 19.00 wib.

2. Survey Jumlah Trip Angkutan Umum

Survey ini bertujuan untuk mendapatkan data banyaknya perjalanan yang ditempuh oleh angkutan umum dalam sehari dimana survey dilakukan dengan mewawancarai pengemudi angkutan umum tersebut.

3. Survey Rumah Tangga

Survey ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dengan cara menyebarkan kuisioner atau wawancara. Survey ini meliputi survey jumlah anggota keluarga dan kepemilikan kendaraan pribadi, Survey karakteristik perjalanan antara lain tujuan perjalanan tiap anggota keluarga, pemilihan moda angkutan dan kemudahan dalam memperoleh angkutan umum.

4. Quisioner

Untuk quisioner berisi pertanyaan kepada penumpang angkutan umum yang dilakukan selama perjalanan di dalam angkutan umum dan di tempat tunggu atau tempat pemberhentian angkutan umum, sedangkan wawancara kepada para pengemudi atau sopir angkutan umum dilakukan di tempat mangkal atau

terminal. Penyebaran quisioner ini bertujuan untuk mengetahui pendapat, tanggapan masyarakat pengguna jasa angkutan umum tentang usulan pengembangan angkutan umum dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Adapun pembagian quisioner dibagi menjadi 3 yaitu untuk :

- ✚ Masyarakat (*survey rumah tangga*).
- ✚ Pengemudi atau supir angkutan umum becak, ojek dan angkutan pedesaan.
- ✚ Masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum.

Metode pengambilan sampel ini dilakukan secara acak (*metode random sampling*), dimana metode ini adalah merupakan sebuah sampel yang diambil sedemikian rupa sehingga tiap unit penelitian dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel dan pemilihannya dilakukan secara acak. Rumus pengambilan sampel yaitu :

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

Dimana :

- n = Jumlah responden yang akan dijadikan sampel
- N = Jumlah anggota dalam populasi
- d = Derajat kepercayaan yang diinginkan 10% atau tingkat kecermatan sebesar 0,1 (dianggap cukup mewakili seluruh populasi penduduk)

Berikut adalah jumlah sampel yang akan dibagikan kepada masing-masing pengemudi angkutan umum dan masyarakat selaku pengguna jasa angkutan umum di wilayah studi.

- Pengambilan sampel untuk pengemudi angkutan pedesaan, dimana N= banyaknya angkutan pedesaan yang beroperasi secara aktif sebanyak 284 unit dimana jumlah sampelnya adalah :

$$n = \frac{284}{284(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{284}{3,84}$$

$$n = 74 \text{ sampel}$$

- Pengambilan sampel untuk pengemudi becak, dimana $N =$ jumlah becak yang beroperasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep sebanyak 1793 unit dimana jumlah sampelnya adalah :

$$n = \frac{1793}{1793(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{1793}{18,93}$$

$$n = 94,71 = 95 \text{ Sampel}$$

- Pengambilan sampel untuk pengemudi ojek, dimana $N =$ jumlah becak yang beroperasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep sebanyak 32 unit dimana jumlah sampelnya adalah :

$$n = \frac{32}{32(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{32}{1,32}$$

$$n = 24 \text{ Sampel}$$

- Perhitungan jumlah quisioner kepada kepada masyarakat pengguna jasa angkutan umum menggunakan asumsi bahwa :

- Jumlah kapasitas angkutan umum pedesaan 9 orang
- Jumlah RIT yang ditempuh dalam 1 hari adalah 8 rit
- Jumlah angkutan umum pedesaan yang beroperasi secara aktif di wilayah Kabupaten Sumenep sebanyak 284 unit
- Maka perhitungan jumlah penumpang adalah :

$$9 \times 8 \times 284 = 20448$$

- dimana jumlah sampelnya adalah :

$$n = \frac{20448}{20448(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{20448}{205}$$

$$n = 99,7 = 100 \text{ Sampel}$$

Keuntungan setiap bulan perusahaan dapat dihitung sebagai berikut:
 dan 1871 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada

$$\frac{1871}{1 + (10\%)^2} = 0$$

$$\frac{1871}{1.21} = 0$$

$$\text{Bentuk 20} = 15.46 = a$$

Keuntungan setiap bulan perusahaan dapat dihitung sebagai berikut:
 dan 22 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada

$$\frac{22}{1 + (10\%)^2} = 0$$

$$\frac{22}{1.21} = 0$$

$$\text{Bentuk 25} = a$$

Keuntungan setiap bulan perusahaan dapat dihitung sebagai berikut:
 dengan menggunakan rumus berikut:
 jumlah keuntungan setiap bulan perusahaan adalah 9
 dan 1871 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada
 dan 22 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada
 dan 22 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada
 dan 22 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada
 dan 22 adalah jumlah modal investasi yang diinvestasikan pada

$$22 \cdot 2 = 44 = a$$

Keuntungan setiap bulan perusahaan

$$\frac{44}{1 + (10\%)^2} = 0$$

$$\frac{44}{1.21} = 0$$

$$\text{Bentuk 30} = 36.36 = a$$

- Perhitungan jumlah kuisioner kepada kepada masyarakat (survey rumah tangga) dimana N = Jumlah penduduk di wilayah perkotaan Sumenep 67887 jiwa dimana jumlah sampelnya adalah :

$$n = \frac{67887}{67887(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{67887}{680}$$

$$n = 99,8 = 100 \text{ Sampel}$$

- ✚ Melakukan interview atau wawancara langsung kepada Kepala Dinas Instansi terkait yang mengetahui tentang kondisi transportasi di wilayah studi antara lain Dinas Lalu Lintas Antar Jalan Raya (DLLAJR), Polisi lalu Lintas (POLANTAS) dan Bappeda dimana instansi-instansi tersebut diharapkan dapat membantu perolehan informasi yang akurat dan yang dibutuhkan dalam studi ini dan dapat mendukung rencana pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

1.7.1.2 Survey Sekunder

Yaitu berupa teknik pengumpulan data dengan survey pada instansi-instansi terkait dengan tema sesuai studi yang dilakukan serta tinjauan pustaka atau referensi dari buku-buku yang berkaitan dengan tema studi. Adapun instansi-instansi terkait yang dimaksud antara lain sebagai berikut :

- ✚ Dinas Perhubungan Kota Sumenep dengan kebutuhan data antara lain jumlah armada angkutan umum yang ada saat ini, lintasan rute yang dilalui dan pembagian trayek angkutan umum.
- ✚ Bina Marga meliputi data tentang struktur jaringan baik itu kelas, fungsi dan status jalan.
- ✚ Badan Perencanaan Daerah (BAPEDA), Badan Pusat Statistik (BPS) dan Kantor Kecamatan Kota Sumenep yang meliputi data sarana dan prasarana akan transportasi, pola penggunaan lahan, data kependudukan, dll.

1.7.2 Metode Analisa

Adapun metode analisa yang digunakan dalam laporan ini adalah menggunakan metode analisis kualitatif dan analisis kuantitatif. Secara garis besar teknik analisis yang dipakai dalam studi ini adalah menggunakan model sederhana berdasarkan data primer yang diperoleh dari survey lapangan dan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait. Adapun metode analisis tersebut antara lain :

1.7.2.1 Analisa Kualitatif

Menganalisa tentang sebuah data mengenai jenis gejala dan masalah yang bersifat kualitatif dimana ketentuan analisisnya berdasarkan atas suatu logika untuk menarik sebuah kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Dalam metode ini tidak ada prosedur atau standart dan ketentuan tentang membuat data-data yang terkumpul cukup tinggi akurasi. Nilai-nilai dari suatu variabel kualitatif tidak dapat diuraikan dalam bentuk angka, akan tetapi dalam bentuk kategori-kategori. Analisa perbandingan relasi dan interaksi dilakukan berdasarkan kategori kualitatif data, fakta dan kenyataan yang telah diperoleh. Metode ini digunakan untuk menganalisa kriteria dan juga variabel-variabel yang digunakan dalam membantu perencanaan pengembangan angkutan kota di wilayah studi.

1.7.2.2 Analisa Kuantitatif

Metode analisa kuantitatif yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan perhitungan berdasarkan maksud pergerakan dan berdasarkan asal dan tujuan pergerakan. Berikut ini merupakan penjelasan mengenai analisa yang dimaksud antara lain :

a. Analisa Pola Pergerakan Masyarakat

Dalam analisis pergerakan penduduk ini digunakan model perhitungan yang didapatkan dari sampel, kemudian dipakai untuk memprediksi pergerakan seluruh masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Pola pergerakan masyarakat ditunjukkan berdasarkan hasil perbandingan antara banyaknya jumlah anggota

1.3.2.2.1.1.1.1.1.1.1.1

... dan ... yang ...

1.3.2.2.1.1.1.1.1.1.1.1

... yang ... dan ...

1.3.2.2.1.1.1.1.1.1.1.1

... dan ... yang ...

keluarga yang melakukan pergerakan (A_p) dan jumlah anggota keluarga pada tiap-tiap zona (A_t).

Jumlah pelaku pergerakan pada masing-masing Zona (P_i) dapat diketahui berdasarkan angka perbandingan anggota keluarga pelaku pergerakan pada masing-masing Zona (A_{gi}) dengan anggota keluarga pelaku pergerakan seluruhnya (A_{gt}) terhadap jumlah pelaku pergerakan dalam kota (P_m)

$$P_i = p_i \times P_m$$

Dimana nilai p_i diperoleh dengan model sebagai berikut :

$$p_i = \frac{A_{gi}}{A_{gt}}$$

A_{gi} = Jumlah pelaku pergerakan pada tiap-tiap Zona

A_{gt} = Anggota keluarga pelaku pergerakan seluruhnya

P_m = Jumlah pelaku pergerakan dalam wilayah Kecamatan Kota

P_i = Hasil perbandingan jumlah pelaku pergerakan di tiap-tiap Zona dengan jumlah anggota keluarga pelaku pergerakan

P_i = Jumlah pelaku pergerakan pada masing-masing zona

b. Analisa Karakteristik Pergerakan Penduduk

Pergerakan penduduk disebabkan adanya bangkitan dan tarikan pergerakan dalam tiap-tiap zona yang digambarkan oleh distribusi lokasi-lokasi kegiatan yang berupa asal dan tujuan pergerakan penduduk tersebut. Dasar dari model perhitungan ini adalah suatu koefisien (besaran) yang diperoleh dari data primer selanjutnya dipakai untuk menaksirkan besarnya pergerakan yang terjadi secara keseluruhan.

Analisa karakteristik pergerakan penduduk dilakukan untuk melihat besarnya pergerakan yang terjadi antara lain pergerakan dengan maksud dan tujuan pergerakan yaitu bekerja, belanja dan sekolah. Model perhitungan ini didasarkan oleh suatu koefisien yang dipakai untuk menafsirkan karakteristik pergerakan penduduk Kecamatan Kota Sumenep secara keseluruhan. Metode yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$P_{im} = K_m \times P_i$$

... yang ...

... yang ...

$$x^2 + y^2 = z^2$$

... yang ...

$$\frac{a}{b} = \frac{c}{d}$$

... yang ...

... yang ...

... yang ...

... yang ...

... yang ...

... yang ...

... yang ...

... yang ...

... yang ...

Dimana :

$$K_m = \frac{A_{gmi}}{A_{gi}}$$

P_{im} = Besarnya pelaku pelaku pergerakan yang berasal dari zone i dengan maksud m

P_i = Jumlah penduduk zone i yang melakukan pergerakan (Hasil perhitungan dengan model 1)

K_m = Koefisien rata-rata bangkitan pergerakan yang ditimbulkan oleh maksud pergerakan m

A_{gmi} = Banyaknya pelaku pergerakan asal zone i yang mempunyai maksud pergerakan m

A_{gi} = Banyaknya pelaku pergerakan asal zone i

Setelah dilakukan perhitungan dengan menggunakan metode diatas, maka langkah selanjutnya adalah menghitung besarnya distribusi asal tujuan dari zona analisis. Untuk menghitung distribusi asal tujuan digunakan metode sebagai berikut ini:

$$P_{ij} = \sum_{i=j}^n D_{ij} \times p_i$$

Dimana :

$$D_{ij} = \frac{A_{ij}}{\sum_{j=i}^n A_{ij}}$$

P_{ij} = Besarnya penduduk zona i yang menuju j

P_i = Besarnya penduduk zona i yang melakukan pergerakan

D_{ij} = Koefisien distribusi asal dan tujuan pergerakan penduduk dari zona i menuju zona j

A_{ij} = Jumlah penduduk zona i yang melakukan pergerakan ke zona j (Hasil survey lapangan)

n = Banyaknya zona asal dan tujuan dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep

c. Analisa Penentuan Kebutuhan Angkutan Kota Berdasarkan Jumlah Penumpang Yang Ada

Penentuan kebutuhan akan angkutan kota dapat diketahui berdasarkan hasil penyebaran quisioner dalam pemilihan moda transportasi untuk melakukan pergerakan dengan menggunakan kendaraan pribadi atau dengan menggunakan angkutan umum baik angkutan becak, ojek maupun angkutan umum pedesaan dimana kebutuhan angkutan kota diperoleh dari metode sebagai berikut :

$$K = D - (F + H + J)$$

Dimana :

K = Jumlah penumpang yang membutuhkan angkutan kota

D = Jumlah pergerakan dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota Sumenep

F = Jumlah pergerakan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi

H = Jumlah penumpang yang menggunakan angkutan becak

J = Jumlah penumpang yang menggunakan angkutan ojek

Sedangkan jumlah armada yang dibutuhkan dapat diperoleh dari metode sebagai berikut :

$$O = \frac{K}{L + M + N}$$

Dimana :

O = Jumlah armada yang dibutuhkan

K = Jumlah penumpang yang membutuhkan angkutan kota

L = Kapasitas tempat duduk

M = Jumlah rute

N = Jumlah rit

Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam menganalisa kebutuhan jumlah armada berdasarkan atas persentase masyarakat dalam pemilihan moda angkutan dimana persentase tersebut berdasarkan hasil quisioner yang disebarkan kepada masyarakat selaku pengguna transportasi. Adapun langkah-langkah dalam menentukan jumlah armada adalah sebagai berikut :

- ✚ Jumlah pejalan yang menggunakan angkutan umum pedesaan dapat diketahui dengan mengkalikan jumlah pergerakan atau pejalan keseluruhan di lingkup

... dan ...
... yang ...

...
...
...
...
...

$$(1 + 1) = 2$$

...

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...

...
...

$$\frac{1}{2} = 0.5$$

...

- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...

...
...
...
...
...

...
...

wilayah Kecamatan Kota Sumenep dengan persentase jumlah pemilihan moda transportasi yang di asumsikan bahwa sebanyak 16,83 % penumpang yang keluar dari wilayah Kecamatan Kota Sumenep menggunakan angkutan pedesaan menuju ke berbagai Kecamatan dalam wilayah Kabupaten Sumenep ($0,1683 \times \text{Jumlah Pergerakan seluruh zona} = \text{Jumlah Pejalan Yang Menggunakan Angkutan Umum Pedesaan}$).

- 4. Selanjutnya dari jumlah pejalan yang melakukan pergerakan dengan menggunakan pelayanan angkutan umum pedesaan, maka akan dapat diketahui pula jumlah pejalan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang sebenarnya yaitu jumlah pejalan keseluruhan dikurangi jumlah pejalan yang menggunakan angkutan umum pedesaan ($\text{Jumlah pergerakan seluruh zona} - \text{Jumlah pejalan yang menggunakan angkutan umum pedesaan} = \text{Jumlah pejalan dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota sumenep}$).
- 4. Untuk mengetahui jumlah masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi, angkutan umum jenis becak dan ojek dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota Sumenep yaitu dengan cara mengkalikan masing-masing persentasi dalam pemilihan moda transportasi dengan jumlah pejalan yang sebenarnya ($\text{Persentasi jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi} \times \text{jumlah pejalan dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota sumenep} = \text{Jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi}$) atau ($\text{Persentasi jumlah masyarakat yang menggunakan angkutan umum becak/ojek} \times \text{jumlah pejalan dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota sumenep} = \text{Jumlah masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi/ angkutan umum becak dan ojek}$).
- 4. Berdasarkan atas perhitungan jumlah pejalan baik yang menggunakan angkutan pribadi maupun pejalan yang menggunakan angkutan umum jenis becak, ojek dan angkutan pedesaan, maka akan dapat diketahui jumlah pejalan yang membutuhkan angkutan kota yaitu dengan cara mengurangi jumlah pejalan sebenarnya dikurangi dengan jumlah pejalan yang menggunakan kendaraan pribadi ditambah dengan jumlah pejalan yang menggunakan angkutan becak dan ojek dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

- ✚ Setelah mengetahui jumlah pejalan yang membutuhkan angkutan umum kota maka langkah selanjutnya adalah menentukan jumlah armada yaitu dengan cara membagi jumlah pejalan yang membutuhkan angkutan kota dengan kapasitas tempat duduk ditambah jumlah rute dan jumlah rit dimana rute yang ditentukan berdasarkan atas beberapa faktor yaitu disesuaikan dengan kebutuhan, kondisi jaringan jalan pada setiap ruas jalan, kepadatan arus lalu lintas serta jumlah dan besarnya bangkitan dan tarikan di tiap-tiap zona sedangkan rit ditentukan berdasarkan jarak lintasan angkutan dimana semakin jauh dan bertambahnya penumpang, maka kebutuhan akan juga akan bertambah.

d. Berdasarkan Proyeksi Penduduk Pada Tahun 2008 - 2012

Perkembangan jumlah penduduk yang membutuhkan angkutan kota dan jumlah armada yang dibutuhkan pada tahun mendatang dapat juga kita ketahui berdasarkan jumlah penduduk dengan menggunakan proyeksi penduduk dengan teknik proyeksi Lung Polinomial atau metode garis lurus dengan rumus :

$$P_{t+0} = P_t + b$$

Dimana :

P_{t+0} = Pertumbuhan penduduk pada tahun berikutnya

P_t = Jumlah penduduk pada tahun-n

b = Rata - rata tambahan jumlah penduduk pada tiap tahun pada masa lampau sampai sekarang dimana $b = \text{Tahun awal} - \text{Tahun akhir}$

Untuk mengetahui jumlah penduduk yang melakukan pergerakan di seluruh zona pada tahun ke-n dapat dicari dengan cara mengkalikan jumlah penduduk pada tahun ke - n dengan rata-rata jumlah pelaku pergerakan atau perbandingan anggota keluarga pelaku pergerakan pada seluruh Zona (A_p/A_t) yaitu 0,946.

Dengan menggunakan metode diatas, maka akan dapat diketahui jumlah penduduk pada tahun mendatang dalam melakukan pergerakan dengan menggunakan kendaraan pribadi maupun dengan menggunakan angkutan umum jenis becak, ojek dan angkutan pedesaan yang diasumsikan bahwa pada tiap tahun pemakaian kendaraan pribadi mengalami penurunan sebesar 5 % dari pemakaian

dan untuk keperluan lain yang bersangkutan. Untuk keperluan tersebut,
 maka seluruh anggaran yang bersangkutan harus dimasukkan ke dalam
 anggaran yang bersangkutan. Untuk keperluan tersebut, maka seluruh
 anggaran yang bersangkutan harus dimasukkan ke dalam anggaran yang
 bersangkutan. Untuk keperluan tersebut, maka seluruh anggaran yang
 bersangkutan harus dimasukkan ke dalam anggaran yang bersangkutan.

2. Untuk keperluan tersebut, maka seluruh anggaran yang bersangkutan
 harus dimasukkan ke dalam anggaran yang bersangkutan.

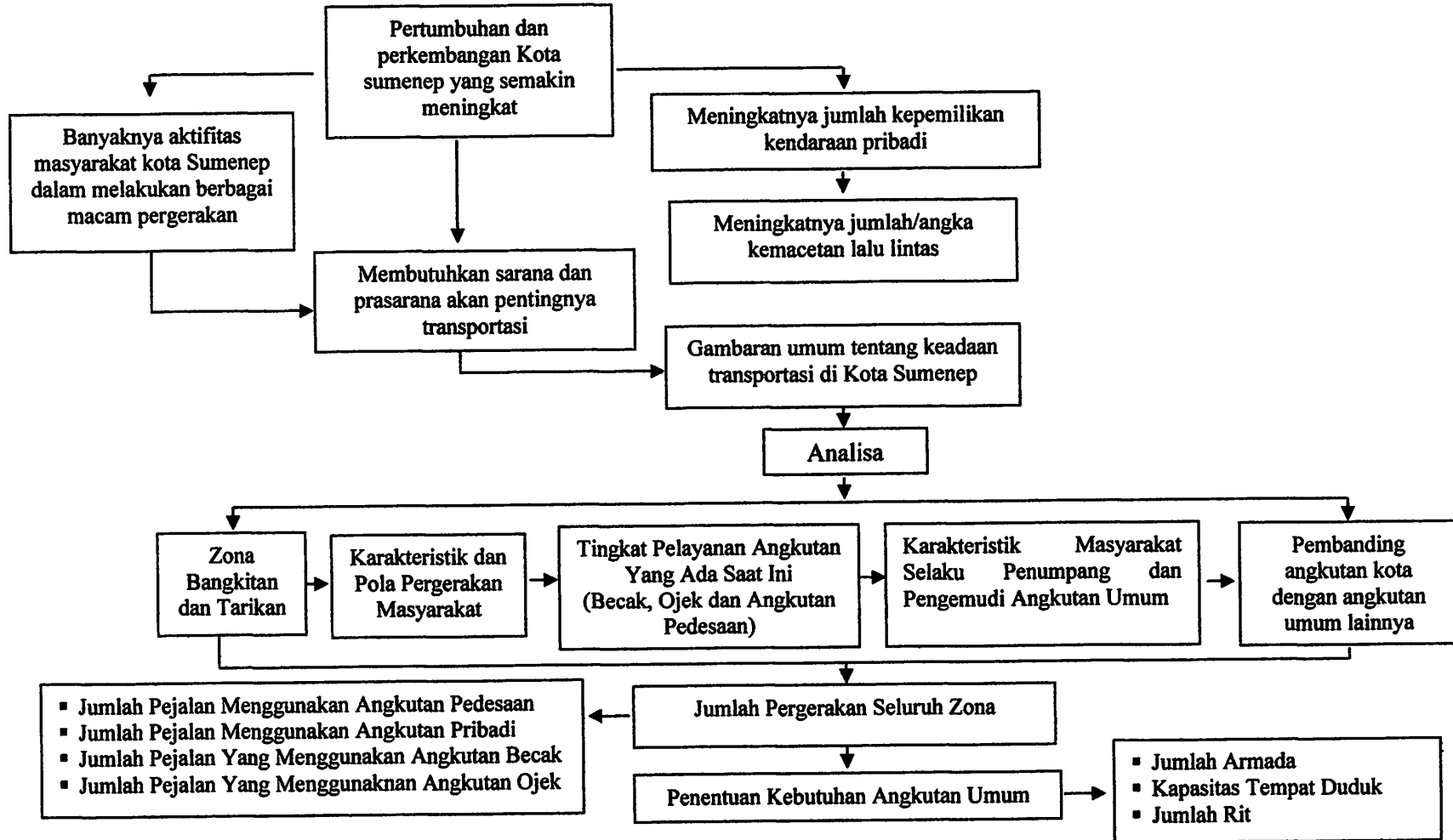
Untuk keperluan tersebut, maka seluruh anggaran yang bersangkutan
 harus dimasukkan ke dalam anggaran yang bersangkutan. Untuk keperluan
 tersebut, maka seluruh anggaran yang bersangkutan harus dimasukkan ke
 dalam anggaran yang bersangkutan. Untuk keperluan tersebut, maka
 seluruh anggaran yang bersangkutan harus dimasukkan ke dalam anggaran
 yang bersangkutan.

$$a + b = c$$

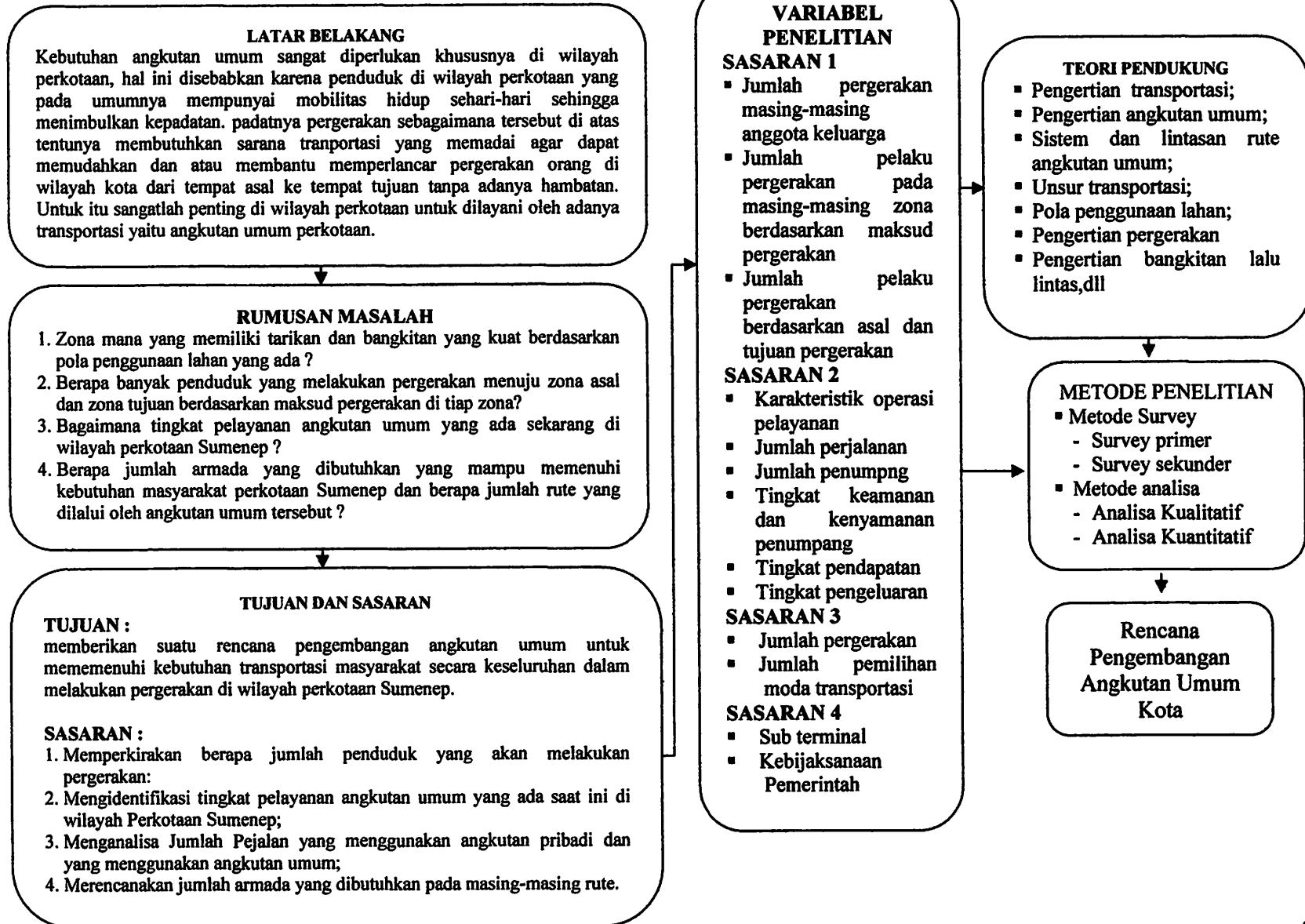
Untuk keperluan tersebut, maka seluruh anggaran yang bersangkutan
 harus dimasukkan ke dalam anggaran yang bersangkutan. Untuk keperluan
 tersebut, maka seluruh anggaran yang bersangkutan harus dimasukkan ke
 dalam anggaran yang bersangkutan. Untuk keperluan tersebut, maka
 seluruh anggaran yang bersangkutan harus dimasukkan ke dalam anggaran
 yang bersangkutan. Untuk keperluan tersebut, maka seluruh anggaran yang
 bersangkutan harus dimasukkan ke dalam anggaran yang bersangkutan.

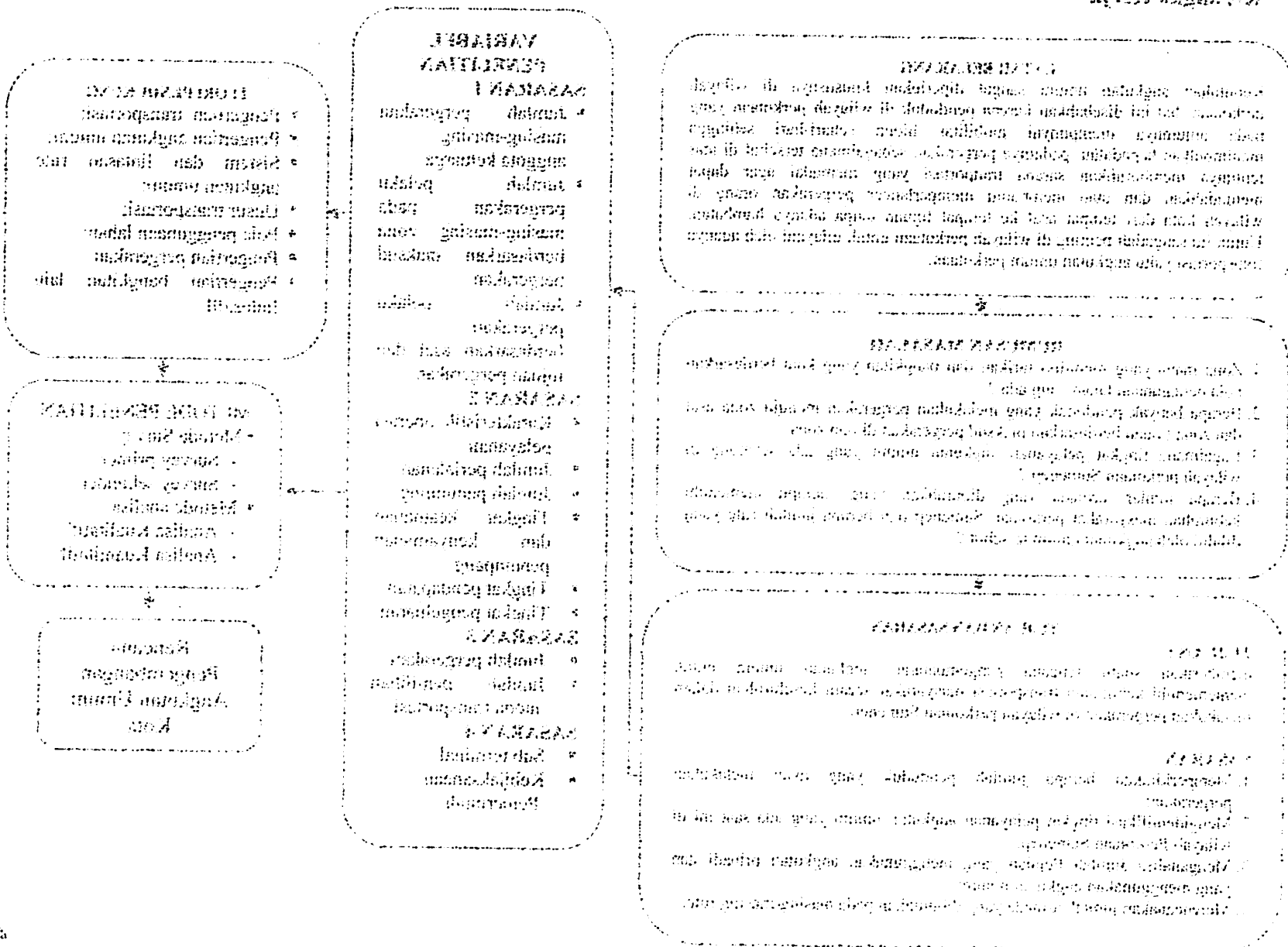
kendaraan pribadi semula sedangkan pengguna angkutan becak diasumsikan bahwa mengalami penurunan sebesar 2 % tiap 2 tahun sekali dengan asumsi bahwa masyarakat yang menggunakan jasa pelayanan angkutan becak akan beralih menggunakan angkutan kota dengan alasan bahwa angkutan kota lebih cepat dan ekonomis dari angkutan yang lainnya.

1.8 Kerangka Pemikiran



1.9 Kerangka Kerja





1.10. Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan dalam laporan kegiatan penelitian ini meliputi, antara lain :

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup studi yang meliputi lingkup wilayah studi dan lingkup materi, tinjauan pustaka, variabel dan metode penelitian yang meliputi metode survey dan metode analisa, kerangka pikir, kerangka kerja serta sistematika pembahasan.

BAB II : GAMBARAN UMUM

Berisi tentang gambaran umum wilayah studi yang terdiri dari kebijaksanaan pemerintah setempat mengenai transportasi, kependudukan, penggunaan lahan dan keadaan transportasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

BAB III : ANALISA

Berisi tentang analisa yang terkait dengan rencana pengembangan angkutan kota seperti analisa karakteristik pergerakan dan pola pergerakan masyarakat, analisa tingkat pelayanan angkutan umum yang ada saat ini, analisa karakteristik masyarakat dan karakteristik pengemudi angkutan umum serta analisa penentuan kebutuhan armada.

BAB IV : RENCANA

Berisi tentang rencana dalam pengembangan angkutan kota yang terdiri dari rencana penempatan angkutan becak, ojek dan rute angkutan pedesaan, rencana penambahan fasilitas angkutan umum dan rencana rute angkutan kota

BAB V : KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Membahas tentang kesimpulan dari hasil analisa dan rencana yang telah dilakukan.

BAB II

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

2.1 Tinjauan Kebijakan

Tinjauan terhadap kebijakan yang ada di Kecamatan Kota Sumenep digunakan sebagai dasar dalam studi ini, berikut akan dijabarkan kebijakan dan strategi pembangunan Kota Sumenep menurut Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) yang meliputi kebijakan pengembangan Kota Sumenep, Strategi pengembangan fungsi dan peranan Kota, Kebijakan pembagian wilayah Kota (BWK) yang meliputi penetapan bagian wilayah Kota dan penetapan fungsi bagian wilayah Kota dan kebijakan sistem pusat pelayanan serta kebijakan-kebijaksanaan lainnya yang menyangkut transportasi yang ada di wilayah Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

2.1.1 Kebijakan Sistem Pusat Pelayanan

Kota merupakan suatu sistem sedangkan aktifitas dan pelayanan merupakan pusat orientasi kegiatan penduduk, Oleh karena itu sistem pusat pelayanan ini berhubungan erat dengan pola tata guna lahan. Dalam kebijakan pengembangan kota, terdapat suatu kebijakan sistem pusat pelayanan (biasa dikenal dengan sistem kepusatan). Pusat pelayanan ini merupakan salah satu faktor yang dapat menunjang perkembangan kota secara keseluruhan (Urban Planning, Anthony J. Catanese James C. Synder, 1989). Sistem pusat pelayanan dikenal secara hierarki ada beberapa bagian yakni :

- ✚ Pusat utama yaitu pusat inti kota yang merupakan kawasan pelayanan tidak saja untuk penduduk kota tetapi juga diperuntukkan bagi penduduk yang tinggal di wilayah belakang (hinterland) dari kota yang bersangkutan, Orientasi dari pusat inti ini adalah ke pusat yang lebih tinggi misalnya ke Kota Kabupaten.
- ✚ Pusat Bagian Wilayah Kota (BWK) yaitu merupakan pusat pelayanan bagian wilayah kota (berdasarkan kebijaksanaan umum tata ruang kota). Pusat

REVISI PERENCANAAN STRATEGIS

3.1.1.1. Tujuan Kebijakan

Tujuan kebijakan adalah untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan dalam rencana strategis. Tujuan kebijakan adalah untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan dalam rencana strategis. Tujuan kebijakan adalah untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan dalam rencana strategis.

3.1.1.2. Kebijakan Sistem Pemerintahan

Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan.

Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan.

Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan sistem pemerintahan adalah kebijakan yang mengatur tentang penyelenggaraan pemerintahan.

pelayanan ini diperuntukkan bagi penduduk yang berada di bagian wilayah kota yang bersangkutan dimana orientasi pusat ini mengarah ke pusat inti kota.

2.1.2 Kebijakan Sistem Transportasi

Seperti diketahui bahwa transportasi dengan berbagai variabel pendukungnya yang merupakan sub sistem dari sistem kota secara keseluruhan. Dengan demikian bila kita berupaya melakukan pengembangan kota, sistem transportasi harus dapat direncanakan dan disesuaikan dengan rencana yang telah disusun karena adanya ketidakteraturan suatu kota yang diakibatkan oleh tidak adanya sistem transportasi. Untuk itu maka disusunlah suatu sistem kebijakan transportasi kota antara lain :

1. Pengembangan sistem moda transportasi yang lebih efektif dan efisiensi bagi pelayanan penduduk kota Sumenep (dalam melakukan pergerakan), sekaligus juga pelayanan penduduk wilayah bagian belakang (hinterland) dan hubungan timbal balik (interdependen) antar kota yang bersangkutan dengan kota yang ada disekitarnya. Moda transport yang dimaksudkan adalah jenis kendaraan angkutan baik angkutan barang (pertanian dan konsumsi) maupun angkutan manusia (pergerakan penduduk atas dasar kegiatan ekonomi dan sosial).
2. Pengembangan sirkulasi transportasi, dilakukan melalui penetapan lokasi-lokasi terjadinya bangkitan lalu lintas (*trip generation*) dan tarikan lalu lintas (*trip attraction*) pada masing-masing pusat kegiatan yang ada. Sistem sirkulasi ini mencakup dua hal yakni sistem sirkulasi regional (antar kota/wilayah) dan sistem sirkulasi lokal (dalam kota). Pengembangan sirkulasi transportasi ini dimaksudkan agar tidak terjadi ketidakteraturan sistem lalu lintas yang mungkin terjadi, Selain itu diharapkan tercapainya tingkat efisiensi sirkulasi transportasi yang dilihat dari biaya yang akan dikeluarkan (transport cost) maupun dari manfaat yang diperoleh penduduk dalam melakukan pergerakan.
3. Pengembangan fasilitas penunjang sistem transportasi dilakukan melalui pengembangan terminal baik lokal maupun regional, pengembangan tempat-tempat pemberhentian sementara (*halte*) dan lain sebagainya. Pengembangan

... yang
... ..
... ..

3.1.1.1.

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

1.
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

2.
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

3.
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

terminal ini mencakup lokasi dan skala pelayanan. Lokasi terminal dengan skala pelayanan regional biasanya diarahkan ke luar wilayah kota yang bersangkutan, sedangkan sub terminal dengan skala pelayanan lokal diarahkan lokasinya di dalam wilayah kota. Untuk tempat-tempat pemberhentian sementara diarahkan pada kawasan-kawasan yang mempunyai aktivitas tinggi (kepadatan transportasi) di sembarang tempat yang akan berakibat pada kemacetan lalu lintas.

4. Pengembangan jaringan jalan dan fungsi jaringan jalan dilakukan melalui peningkatan konstruksi jaringan jalan yang ada, misalnya jalan tanah dan batu yang ditingkatkan menjadi jalan aspal. Selain itu juga dilakukan upaya peningkatan fungsi dan status jalan yang ada, misalnya dari jalan sekunder menjadi jalan primer (baik lokal, kolektor maupun arteri). Pengembangan jaringan jalan tersebut juga tidak menutup kemungkinan dilakukan pengembangan jaringan jalan baru (dalam upaya peningkatan pelayanan penduduk) misalnya jalan-jalan pengelak untuk jalur regional, jalur jalan lingkungan, dll.

2.1.3 Strategi Pengaturan Sistem Transportasi

Pengaturan sistem transportasi merupakan suatu sektor yang perlu diperhatikan secara khusus. Sistem transportasi yang perlu ditata meliputi aspek jaringan jalan dan moda angkutan yang dipergunakan. Adapun strategi pengembangannya adalah sebagai berikut :

- a. Melakukan penataan fungsi dan hierarki jalan di Kota Sumenep, baik untuk jaringan jalan yang sudah ada maupun untuk jaringan jalan baru yang direncanakan. Penataan fungsi jaringan jalan tersebut perlu dikaitkan dengan kondisi jalan saat ini, rencana pengembangan fisik jalan dan pusat-pusat pembangkit lalu lintas.
- b. Penataan distribusi fungsi dan lokasi pusat-pusat kegiatan transportasi lokal maupun regional sekaligus dengan penataan rute yang disesuaikan dengan hierarki, fungsi dan kapasitas yang direncanakan.

tersebut dan memelihara keadaan alam yang ada. Untuk itu perlu diadakan penelitian-penelitian yang mendalam mengenai keadaan alam yang ada di daerah tersebut. Penelitian-penelitian tersebut harus meliputi keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut.

4. Penelitian-penelitian yang dilakukan di daerah tersebut harus meliputi keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut.

3.3. Strategi Pengembangan Sistem Perikanan

Pengembangan sistem perikanan harus didasarkan pada keadaan alam yang ada di daerah tersebut. Untuk itu perlu diadakan penelitian-penelitian yang mendalam mengenai keadaan alam yang ada di daerah tersebut.

1. Untuk itu perlu diadakan penelitian-penelitian yang mendalam mengenai keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut.

2. Penelitian-penelitian yang dilakukan di daerah tersebut harus meliputi keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut, baik itu keadaan alam yang ada di daerah tersebut.

- c. Untuk mendukung berfungsinya pusat-pusat pelayanan, perlu peningkatan daya hubung antar bagian-bagian wilayah kota yang antara lain perlu peningkatan kondisi ruas jalan-jalan tertentu.
- d. Mengkaji moda angkutan yang diperlukan di wilayah Kota Sumenep, mengingat bahwa perkembangan teknologi transportasi makin meningkat dengan pesat.
- e. Pengembangan sistem transportasi di daerah perencanaan Kota Sumenep yang menyangkut empat aspek yaitu, antara lain :
 1. Rencana struktur jaringan jalan
 2. Hierarki jalan
 3. Rute angkutan umum
 4. Terminal

Untuk lebih jelasnya tentang pengembangan sistem transportasi akan dijelaskan satu dalam uraian berikut :

✚ Rencana Struktur jaringan Jalan

Rencana struktur jaringan jalan di Kota Sumenep merupakan penjabaran terhadap pola transportasi yang telah ada dan disesuaikan dengan kecenderungan pergerakan penduduk dari wilayah yang lainnya. Dari pengamatan tersebut dapat ditentukan pola transportasi yang akan datang. Dari hasil tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa jalan yang ada di wilayah Kota Sumenep belum memperlihatkan pola transportasi yang jelas sehingga perlu ditetapkan kebijaksanaan untuk jaringan jalan antara lain meningkatkan jaringan jalan yang ada dan memberikan fungsi pada jaringan jalan tersebut.

✚ Hierarki Jalan

Untuk menunjang pola pergerakan kendaraan, maka diperlukan jaringan jalan yang operasional. Jaringan jalan yang operasional dapat ditunjang dengan hierarki jalan yang ditentukan berdasarkan fungsi jalan yang merupakan lintasan pergerakan regional. Jalan yang merupakan lintasan pergerakan dalam Kota adalah jalan kolektor sedangkan jalan yang merupakan lintasan pergerakan dalam suatu lingkungan merupakan jalan

3. Untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional perlu meningkatkan daya saing sektor perdagangan dengan cara meningkatkan daya saing produk ekspor.

4. Meningkatkan daya saing ekspor yang dilakukan di antara lain dengan meningkatkan kualitas produk perdagangan melalui peningkatan daya saing produk.

5. Peningkatan sistem transportasi di bidang perhubungan Kota Semarang yang menggunakan cara-cara sebagai berikut:

1. Meningkatkan transportasi jalan
2. Meningkatkan jalan
3. Meningkatkan sarana
4. Meningkatkan

Untuk itu perlu dilakukan berbagai pengembangan dalam transportasi jalan, khususnya pada bidang-bidang sebagai berikut:

1. Meningkatkan transportasi jalan

Salah satu cara untuk meningkatkan daya saing produk ekspor adalah dengan meningkatkan kualitas produk ekspor yang dihasilkan. Untuk meningkatkan kualitas produk ekspor perlu dilakukan berbagai kegiatan yang meliputi:

1. Meningkatkan kualitas produk ekspor melalui peningkatan daya saing produk ekspor. Untuk ini perlu dilakukan berbagai kegiatan yang meliputi:

2. Meningkatkan transportasi jalan melalui peningkatan kualitas produk ekspor.

Untuk meningkatkan transportasi jalan perlu dilakukan berbagai kegiatan yang meliputi: meningkatkan kualitas produk ekspor, meningkatkan daya saing produk ekspor, meningkatkan kualitas produk ekspor, meningkatkan daya saing produk ekspor, meningkatkan kualitas produk ekspor, meningkatkan daya saing produk ekspor, meningkatkan kualitas produk ekspor, meningkatkan daya saing produk ekspor.

lokal. Dalam rencana jaringan jalan yang ada di wilayah Kota Sumenep pada hakekatnya terbagi atas 5 hierarki, yaitu antara lain :

1. Jalan Arteri Primer, yaitu jalan utama Kota yang menghubungkan Kota Sumenep-Kota Pamekasan, Kota Sampang dan Kota Bangkalan yang merupakan jalan utama di Pulau Madura.
2. Jalan Lokal Primer yaitu jalan yang menghubungkan Kota Sumenep dengan Kecamatan-Kecamatan lainnya di sekitarnya seperti Kecamatan Manding, Kecamatan Lenteng dan Kecamatan Kalianget, Sedangkan jalan yang menghubungkan Kota Sumenep dengan Kecamatan Saronggi sudah termasuk jalan arteri primer karena juga merupakan jalan Sumenep-Pamekasan-Sampang dan Bangkalan yang menghubungkan dengan Kota Surabaya.
3. Jalan Arteri Sekunder yaitu jalan-jalan yang menghubungkan pusat kota dengan pusat-pusat BWK.
4. Jalan Kolektor Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan pusat-pusat BWK.
5. Jalan Lokal Sekunder yaitu jalan-jalan di dalam BWK atau jalan yang menghubungkan pusat-pusat BWK dengan perumahan dan jalan yang menghubungkan antar perumahan.

✚ Sistem Perangkutan Umum

Tingginya tingkat pergerakan penduduk harus ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Dengan demikian besarnya mobilitas yang ada dapat terjadi secara timbal balik dan dapat menunjang kegiatan sektor utama kota yaitu perdagangan, jasa, industri, perkantoran,dll. Sarana dan prasarana utama untuk menunjang pergerakan penduduk adalah kendaran penumpang umum serta jaringan jalan. Penyediaan angkutan umum berkaitan dengan lokasi tujuan pergerakan sedangkan jumlah kendaran umum saat ini akan bergantung pada perkembangan jumlah penduduk pada umumnya atau jumlah penduduk yang akan bergerak. Keterbatasan daya capai angkutan penumpang umum ini dapat dikurangi dengan menata rute angkutan dari lokasi asal

pergerakan ke lokasi pembangkit lalu lintas yaitu lingkungan pemukiman atau perumahan dan lokasi penarikan lalu lintas yaitu kawasan perkantoran atau pemerintahan dan industri, sedangkan perdagangan dapat ditentukan dengan rute angkutan umum dengan mempertimbangkan lokasi dari kegiatan penarikan pergerakan dan pembangkit lalu lintas. Adapun jaringan jalan yang menuju lokasi kegiatan merupakan masukan utama bagi rute angkutan umum.

Terminal

Terminal merupakan salah satu prasarana penunjang kegiatan utama suatu kota terutama kegiatan perdagangan dan perangkutan. Adapun fungsi dari terminal adalah pengendali arus kendaraan penumpang umum sedemikian rupa, sehingga terminal juga merupakan lokasi pengumpulan serta penyebaran arus penumpang. Dalam melayani kebutuhan pergerakan penduduk, pertimbangan lokasi terminal dan jaringan pelayanan angkutan umum adalah :

- Terminal berlokasi dekat dengan pusat kegiatan
- Terminal sebaiknya berlokasi di sekitar daerah yang masuk ke dalam dari jalan utama sehingga tidak menimbulkan permasalahan lalu lintas.

Atas dasar kriteria tersebut maka pengalokasian terminal di Kota Sumenep saat ini sudah tepat. Hanya pada terminal yang melayani arah ke Kecamatan Ambunten dan ke Kecamatan Dungkek yang perlu ditingkatkan. Rencana penataan transportasi di wilayah Kota Sumenep disesuaikan dengan kondisi dan pola pergerakan. Saat ini pola pergerakan merupakan pergerakan internal dan eksternal dengan skala pergerakan lokal hingga regional. Beberapa hal yang perlu ditingkatkan untuk memperbaiki kondisi transportasi di wilayah Kota Sumenep adalah :

1. Penataan angkutan umum

Angkutan umum saat ini kondisinya sudah melayani hampir sebagian besar merupakan pergerakan penduduk, namun perlu dicermati pada beberapa angkutan yang mempunyai rute yang bersinggungan, karena

rawan terjadi konflik serta mengakibatkan beberapa wilayah tidak terlayani dengan baik.

2. Perbaikan jaringan jalan

Peningkatan kondisi jaringan jalan, baik peningkatan fisik maupun fungsi. Peningkatan fisik jaringan jalan dilakukan pada beberapa ruas jalan yang memerlukan perbaikan karena kerusakan usia atau tingkat pemakaian. Pada beberapa ruas jalan dengan tingkat kepentingan penggunaan tinggi perlu ditingkatkan fungsinya serta perbaikan kinerja fisik misalnya jaringan jalan menuju menuju fasilitas perdagangan, pendidikan dan perkantoran yang merupakan urat nadi ekonomi suatu wilayah kota.

3. Peningkatan kinerja terminal

Terminal sebaiknya ditingkatkan skala pelayanannya namun ada beberapa bagian yang difungsikan sebagai terminal barang karena arus bongkar muat barang dengan frekuensi tinggi terjadi langsung di pasar. Hal ini dimungkinkan dengan adanya sirkulasi angkutan yang kurang terpadu antara pusat-pusat perdagangan sebagai pusat tarikan dengan dengan terminal.

4. Penataan pola sirkulasi

Pola sirkulasi saat ini terpusat di pusat-pusat kota yang merupakan pusat tarikan. Perlu penataan antara pola pergerakan eksternal yang melintasi pusat wilayah dan rawan menimbulkan kemacetan. Diusulkan untuk menggunakan jalur khusus pergerakan eksternal, terutama jalur pergerakan kendaraan barang agar tidak melintas pada bagian-bagian ruas jalan dengan tingkat volume penggunaan yang tinggi. Saat ini pergerakan masih menggunakan ruas jalan pusat kota yaitu Jalan Trunojoyo, Jalan Diponegoro dan jalan Halim Perdana Kusuma.

5. Penataan parkir

Ada beberapa ruas jalan dengan tingkat volume penggunaan tinggi yang disebabkan oleh adanya kegiatan perdagangan dengan skala

... dan ...

3. ...

... dan ...

4. ...

... dan ...

5. ...

... dan ...

6. ...

... dan ...

regional dan bongkar muat, serta kawasan pendidikan yang juga menimbulkan tarikan perjalanan cukup besar tiap harinya.

Berdasarkan atas hal tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa kebijakan transportasi dengan kebijakan akan strategi pengembangan pembangunan kota saling berkaitan dimana transportasi akan dapat berjalan dengan lebih baik lagi apabila terdapat kebijakan di dalamnya, Apabila kebijakan transportasi sudah dilakukan maka akan tampak pengembangan suatu kota sebagai wujud dari pembangunan nasional yang menciptakan suatu masyarakat adil dan makmur dan dengan adanya kebijakan tersebut diharapkan hasil akhir dari penelitian ini nantinya dapat sesuai dengan rencana kebijakan seperti yang telah diuraikan pada kebijakan – kebijakan di atas.

2.2 Gambaran Umum Kota Sumenep

Pada bagian ini akan diuraikan mengenai wilayah administrasi dan letak geografis, masalah kependudukan, Tata guna lahan yang meliputi intensitas kegiatan dan intensitas guna lahan, kondisi perekonomian, perkembangan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, pola pergerakan masyarakat, dan gambaran sistem transportasi yang ada di wilayah Kota Sumenep.

2.2.1 Wilayah Administrasi dan Kondisi Fisik Kota Sumenep

Pada sub bab ini akan dijelaskan mengenai batas administrasi dan kondisi fisik dasar yang meliputi jenis topografi, jenis tanah, hidrologi dan keadaan iklim yang ada di wilayah Kota Sumenep.

2.2.1.1 Batas Administrasi

Kecamatan Kota Sumenep merupakan Ibu Kota Kabupaten Sumenep. yang mewakili dari seluruh kawasan Kecamatan yang ada di Kabupaten Sumenep dengan batas wilayah sebagai berikut :

- ✚ Sebelah Utara : Kecamatan Manding
- ✚ Sebelah Barat : Kecamatan Batuan dan Kecamatan Lenteng

regional dan nasional, serta kawasan pendidikan yang dapat
 mempengaruhi tingkat pencapaian tujuan pendidikan nasional
 berdasarkan data dan informasi yang dapat dipertanggungjawabkan
 dan dapat digunakan sebagai acuan dalam pengambilan keputusan
 yang berkaitan dengan pelaksanaan pendidikan nasional. Untuk itu,
 perlu dilakukan penelitian yang mendalam mengenai pelaksanaan
 pendidikan nasional di berbagai daerah. Penelitian ini bertujuan
 untuk mengetahui pelaksanaan pendidikan nasional di berbagai
 daerah, serta untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi
 pelaksanaan pendidikan nasional di berbagai daerah. Penelitian ini
 diharapkan dapat memberikan informasi yang berguna bagi
 pelaksanaan pendidikan nasional di berbagai daerah.

2.2.2.2.3.1. **Keberhasilan Pelaksanaan Pendidikan Nasional**

Keberhasilan pelaksanaan pendidikan nasional dapat diukur
 berdasarkan berbagai indikator, seperti: tingkat pencapaian
 tujuan pendidikan nasional, kualitas proses pembelajaran,
 dan ketuntasan belajar. Untuk mengetahui keberhasilan
 pelaksanaan pendidikan nasional di berbagai daerah, perlu
 dilakukan penelitian yang mendalam mengenai pelaksanaan
 pendidikan nasional di berbagai daerah.

2.2.2.1. **Keberhasilan Pelaksanaan Pendidikan Nasional**

Keberhasilan pelaksanaan pendidikan nasional dapat diukur
 berdasarkan berbagai indikator, seperti: tingkat pencapaian
 tujuan pendidikan nasional, kualitas proses pembelajaran,
 dan ketuntasan belajar. Untuk mengetahui keberhasilan
 pelaksanaan pendidikan nasional di berbagai daerah, perlu
 dilakukan penelitian yang mendalam mengenai pelaksanaan
 pendidikan nasional di berbagai daerah.

2.2.1.1. **Keberhasilan Pelaksanaan Pendidikan Nasional**

Keberhasilan pelaksanaan pendidikan nasional dapat diukur
 berdasarkan berbagai indikator, seperti: tingkat pencapaian
 tujuan pendidikan nasional, kualitas proses pembelajaran,
 dan ketuntasan belajar. Untuk mengetahui keberhasilan
 pelaksanaan pendidikan nasional di berbagai daerah, perlu
 dilakukan penelitian yang mendalam mengenai pelaksanaan
 pendidikan nasional di berbagai daerah.

- ✚ Sebelah Selatan : Kecamatan Saronggi
- ✚ Sebelah Timur : Kecamatan Gapura dan Kecamatan Kalianget

Berdasarkan keadaan geografisnya seluruh wilayah kecamatan atau meliputi areal seluas 2,783.89 hektar yang terdiri dari 4 (Empat) wilayah Kelurahan yaitu Kelurahan Pajagalan, Kelurahan Pandian, Kelurahan Bangselok, Kelurahan KarangDuak dan terdapat 12 (Dua Belas) Desa yaitu Desa Kolor, Desa Pabian, Desa Marengan Daya, Desa Kacongan, Desa Paberasan, Desa Parsanga, Desa Bangkal, Desa Pangarangan, Desa Kepanjen, Desa Pamolokan, Desa Kebunan, dan Desa Kebunagung. Untuk lebih jelasnya tentang luas daerah pada tiap-tiap Kecamatan atau Desa di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dilihat pada tabel 2.1 dan Peta 2.1 tentang batas administrasi Kota Sumenep.

Tabel 2.1
Luas Wilayah Kecamatan dan Banyaknya Dusun
Di Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Kelurahan/Desa	Banyaknya Dusun	Luas (km)
1.	Kolor	2	2,81
2.	Pabian	3	2,21
3.	Marengan daya	3	1,03
4.	Kacongan	3	2,04
5.	Paberasan	4	3,60
6.	Parsanga	3	3,53
7.	Bangkal	3	1,08
8.	Pangarangan	2	8,87
9.	Kepanjin	4	2,80
10.	Pajagalan	4	4,71
11.	Bangselok	4	3,40
12.	Karangduak	4	2,80
13.	Pandian	3	6,90
14.	Pamolokan	4	1,56
15.	Kebunan	3	2,50
16.	Kebunagung	4	2,28
Jumlah		53	52,12

Sumber : Kecamatan Kota Sumenep Dalam Angka 2007

Таблица 1. Удовольствия при выполнении работы в разные годы

Год	Удовольствие	Число	Процент (%)
1980	Удовольствие	7	7,34
1979	Удовольствие	7	7,34
1978	Удовольствие	7	7,34
1977	Удовольствие	7	7,34
1976	Удовольствие	7	7,34
1975	Удовольствие	7	7,34
1974	Удовольствие	7	7,34
1973	Удовольствие	7	7,34
1972	Удовольствие	7	7,34
1971	Удовольствие	7	7,34
1970	Удовольствие	7	7,34
1969	Удовольствие	7	7,34
1968	Удовольствие	7	7,34
1967	Удовольствие	7	7,34
1966	Удовольствие	7	7,34
1965	Удовольствие	7	7,34
1964	Удовольствие	7	7,34
1963	Удовольствие	7	7,34
1962	Удовольствие	7	7,34
1961	Удовольствие	7	7,34
1960	Удовольствие	7	7,34
1959	Удовольствие	7	7,34
1958	Удовольствие	7	7,34
1957	Удовольствие	7	7,34
1956	Удовольствие	7	7,34
1955	Удовольствие	7	7,34
1954	Удовольствие	7	7,34
1953	Удовольствие	7	7,34
1952	Удовольствие	7	7,34
1951	Удовольствие	7	7,34
1950	Удовольствие	7	7,34
1949	Удовольствие	7	7,34
1948	Удовольствие	7	7,34
1947	Удовольствие	7	7,34
1946	Удовольствие	7	7,34
1945	Удовольствие	7	7,34
1944	Удовольствие	7	7,34
1943	Удовольствие	7	7,34
1942	Удовольствие	7	7,34
1941	Удовольствие	7	7,34
1940	Удовольствие	7	7,34
1939	Удовольствие	7	7,34
1938	Удовольствие	7	7,34
1937	Удовольствие	7	7,34
1936	Удовольствие	7	7,34
1935	Удовольствие	7	7,34
1934	Удовольствие	7	7,34
1933	Удовольствие	7	7,34
1932	Удовольствие	7	7,34
1931	Удовольствие	7	7,34
1930	Удовольствие	7	7,34
1929	Удовольствие	7	7,34
1928	Удовольствие	7	7,34
1927	Удовольствие	7	7,34
1926	Удовольствие	7	7,34
1925	Удовольствие	7	7,34
1924	Удовольствие	7	7,34
1923	Удовольствие	7	7,34
1922	Удовольствие	7	7,34
1921	Удовольствие	7	7,34
1920	Удовольствие	7	7,34
1919	Удовольствие	7	7,34
1918	Удовольствие	7	7,34
1917	Удовольствие	7	7,34
1916	Удовольствие	7	7,34
1915	Удовольствие	7	7,34
1914	Удовольствие	7	7,34
1913	Удовольствие	7	7,34
1912	Удовольствие	7	7,34
1911	Удовольствие	7	7,34
1910	Удовольствие	7	7,34
1909	Удовольствие	7	7,34
1908	Удовольствие	7	7,34
1907	Удовольствие	7	7,34
1906	Удовольствие	7	7,34
1905	Удовольствие	7	7,34
1904	Удовольствие	7	7,34
1903	Удовольствие	7	7,34
1902	Удовольствие	7	7,34
1901	Удовольствие	7	7,34
1900	Удовольствие	7	7,34

Таблица 2. Удовольствия при выполнении работы в разные годы (продолжение)

Вопрос: Как вы считаете, насколько интересно вам выполнять работу в настоящее время?

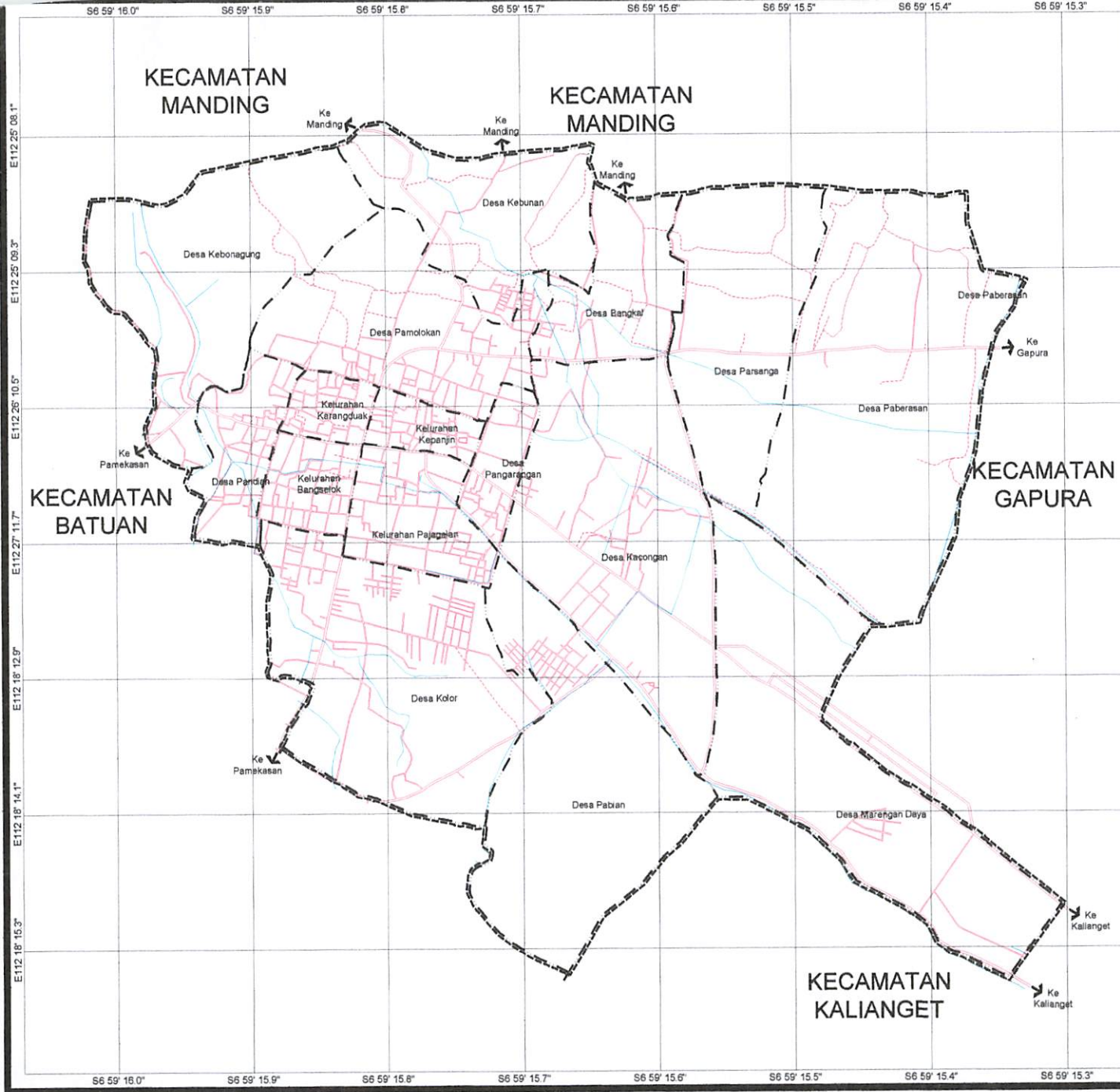
Ответ: Да, интересно. В настоящее время работа очень интересна, так как постоянно появляются новые задачи, которые требуют творческого подхода и усилий. Кроме того, работа дает возможность приобрести новые навыки и знания, что очень важно для профессионального роста. В целом, работа приносит мне удовлетворение и радость.

Вопрос: Как вы считаете, насколько важно для вас участие в принятии решений на рабочем месте?

Ответ: Очень важно. Участие в принятии решений позволяет мне лучше понимать задачи и цели, а также чувствовать ответственность за результаты своей работы. Кроме того, это способствует развитию моих навыков и способностей. В целом, участие в принятии решений является важным фактором успешной работы.

Вопрос: Как вы считаете, насколько важно для вас участие в обучении и развитии на рабочем месте?

Ответ: Очень важно. Обучение и развитие являются ключевыми факторами успешной карьеры. Они позволяют мне оставаться актуальным и конкурентоспособным на рынке труда. Кроме того, это способствует повышению моей мотивации и удовлетворенности работой. В целом, участие в обучении и развитии является важным фактором успешной работы.



JUDUL PETA :
**BATAS ADMINISTRASI
 DI WILAYAH STUDI**

NO. PETA :
 2.1.

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai

INSERT PETA:

SUMBER PETA:
 BAPPEDA KOTA SUMENEP TAHUN 2007

SKALA:
 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009

2.2.1.2 Kondisi Fisik Wilayah Studi

Kondisi fisik di wilayah studi akan menjelaskan tentang keadaan topografi, klimatologi dan tekstur tanah dimana kondisi fisik tersebut juga sangat mendukung dalam merencanakan transportasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut :

✚ Topografi

Menurut keadaan topografi di seluruh wilayah Kecamatan yang ada di Kota Sumenep dengan tingkat kemiringan kurang dari 30 % dan termasuk daerah landai atau relative datar sedangkan berdasarkan keadaan geografisnya seluruh wilayah Kota Sumenep terletak pada koordinat 115° 50 Bujur Timur dan 7° Lintang Selatan dengan ketinggian kurang dari 500 m di atas permukaan laut atau termasuk daerah dataran rendah.

✚ Klimatologi

Berdasarkan sistem klasifikasi Schmidt dan Ferguson, Kota Sumenep memiliki iklim tipe D seperti sebagian wilayah Jawa Timur yang beriklim tropis dengan temperature antara 20° C - 31°C. Kelembaban udara rata-rata adalah berkisar antara 74,3 - 84,8 Mb/hari, Sedangkan intensitas rata-rata penyinaran matahari untuk setiap bulannya berkisar antara 46 % - 79 %. Kecepatan angin rata-rata setiap bulan berkisar antara 3,88 - 6,88 Knot. Pada musim hujan mempunyai curah hujan rata-rata sekitar 200 - 1500 mm / bulan, Sedangkan pada musim kemarau mempunyai curah hujan rata-rata 25 - 200 mm / bulan.

✚ Hidrologi

Kebutuhan air bersih di di wilayah Kota Sumenep diperoleh dari pelayanan PDAM dan air sumur. Pelayanan PDAM sebagian besar sudah melayani wilayah perencanaan yang didapatkan dari sumber-sumber air di luar wilayah perencanaan. Kedalaman air tanah sebagian besar berkisar antara 3-15 meter. Kondisi hidrologi cukup baik ditandai dengan kedalaman air tanah di wilayah Kota Sumenep yang mencapai 20 meter dengan kualitas air tanah yang cukup baik. Secara fisik wilayah Kota Sumenep dilalui oleh beberapa sungai/kali antara lain sungai Kebonagung dan Kali Marengan. Air sungai ini selain

dimanfaatkan untuk jaringan irigasi juga dimanfaatkan penduduk untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti mandi dan cuci. Sungai tersebut sebagian berfungsi sebagai pengairan beberapa sawah pertanian (irigasi) dan merupakan sungai pembuangan akhir dari saluran yang ada di sekitar daerah aliran sungai tersebut. Saluran primer yang ada di wilayah perencanaan juga sudah cukup memadai dengan sistem pengaliran yang lancar terutama terdapat di bagian pusat kota dimana sistem saluran ini berfungsi untuk mengalirkan air hujan dan air kotor. Sebagian besar masyarakat Kota Sumenep juga menggunakan sumur untuk pemenuhan kebutuhan air bersihnya. Sumber air tersebut selain dipergunakan langsung oleh masyarakat juga digunakan PDAM sebagai suplai air bersih untuk masyarakat di wilayah Kota Sumenep.

Tektur Tanah

Tekstur tanah Kota sumenep yang letaknya di bagian utara yaitu pada Kecamatan Manding dan bagian Selatan yaitu Kecamatan Saronggi memiliki tanah yang relatife kurang subur (Tandus), Untuk daerah yang letaknya di bagian utara yaitu tepatnya pada Kecamatan Manding dan Bagian Barat yaitu Kecamatan Batuan dan Kecamatan Lenteng memiliki tanah yang relatif agak subur sedangkan pada daerah Kota Sumenep sendiri memiliki tanah yang subur.

2.2.2 Karakteristik Kependudukan

Penduduk merupakan faktor utama dalam proses perencanaan wilayah dan Kota. Peninjauan terhadap aspek-aspek kependudukan sangat perlu dilakukan mengingat pentingnya peran penduduk dalam suksesnya pembangunan, di samping itu jumlah penduduk merupakan bagian yang terpenting dalam tahap penganalisaan dengan tujuan agar diketahui perkembangan jumlah penduduk di masa yang akan datang. Untuk jumlah pertumbuhan dan kepadatan penduduk Kota Sumenep dapat dilihat pada uraian berikut :

2.2.2.1 Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk

Pertumbuhan jumlah penduduk di Kota Sumenep dalam lima tahun terakhir menunjukkan pertumbuhan yang meningkat dalam setiap tahunnya, tahun 2003 dengan jumlah penduduk 65271 jiwa, lima tahun kemudian yakni di tahun 2007 penduduk di Kota Sumenep menjadi 67887 jiwa yang artinya bahwa dalam setiap tahun penduduk di Kota Sumenep ini dapat menunjukkan kenaikan rata-rata sebesar 0,5 %. Adapun Desa dengan jumlah penduduk paling besar adalah Desa Kolor dengan jumlah penduduk 8499 jiwa dan Desa Pamolokan dengan jumlah penduduk 7329 jiwa sedangkan Desa dengan jumlah penduduk paling kecil adalah Desa Kacongan dengan jumlah penduduk 1336 jiwa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.2 berikut :

Tabel 2.2
Pertumbuhan Jumlah Penduduk
Kota Sumenep
Tahun 2003-2007

No	Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk/Tahun				
		2003	2004	2005	2006	2007
1.	Kolor	7442	7660	8398	8472	8499
2.	Pabian	5462	5305	5314	5263	6302
3.	Marengan daya	1826	1854	1887	1927	1766
4.	Kacongan	1279	1297	1295	1323	1336
5.	Paberasan	3688	3681	3685	3691	3692
6.	Parsanga	4435	4492	4571	4608	4616
7.	Bangkal	1989	1999	2082	2104	2101
8.	Pangarangan	4409	4431	4550	4615	4624
9.	Kepanjin	3879	3869	3825	3840	3836
10.	Pajagalan	3964	3979	3938	4617	3924
11.	Bangselok	6105	6065	5732	5802	5888
12.	Karangduak	4372	4309	4350	4325	4472
13.	Pandian	4439	4508	4556	4634	4674
14.	Pamolokan	7301	7301	7315	7329	7329
15.	Kebunan	2557	2557	2570	2578	2579
16.	Kebunagung	2124	2124	2138	2151	2249
Jumlah		65271	65431	66206	67279	67887

Sumber : Kantor Kecamatan Sumenep

Table 1.1. Summary of the results of the survey

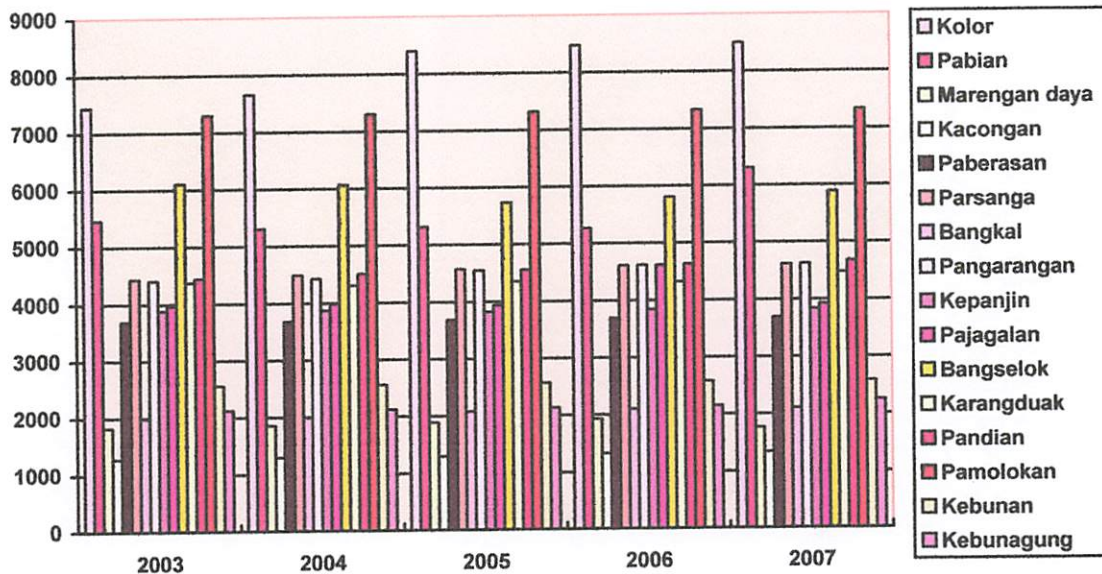
The results of the survey are presented in Table 1.1. The table shows the number of respondents who answered the questions. The data is presented in the following table:

Table 1.1
Summary of the results of the survey

Question	Yes	No	Total
1. How often do you use the internet?	1000	1000	2000
2. How often do you use social media?	1000	1000	2000
3. How often do you use mobile phones?	1000	1000	2000
4. How often do you use email?	1000	1000	2000
5. How often do you use video conferencing?	1000	1000	2000
6. How often do you use cloud storage?	1000	1000	2000
7. How often do you use online learning?	1000	1000	2000
8. How often do you use online shopping?	1000	1000	2000
9. How often do you use online banking?	1000	1000	2000
10. How often do you use online news?	1000	1000	2000
11. How often do you use online entertainment?	1000	1000	2000
12. How often do you use online health services?	1000	1000	2000
13. How often do you use online government services?	1000	1000	2000
14. How often do you use online education services?	1000	1000	2000
15. How often do you use online business services?	1000	1000	2000
16. How often do you use online legal services?	1000	1000	2000
17. How often do you use online financial services?	1000	1000	2000
18. How often do you use online insurance services?	1000	1000	2000
19. How often do you use online travel services?	1000	1000	2000
20. How often do you use online real estate services?	1000	1000	2000

Source: Author's survey results

Gambar 2.1
Pertumbuhan Jumlah Penduduk Tahun 2003 – 2007

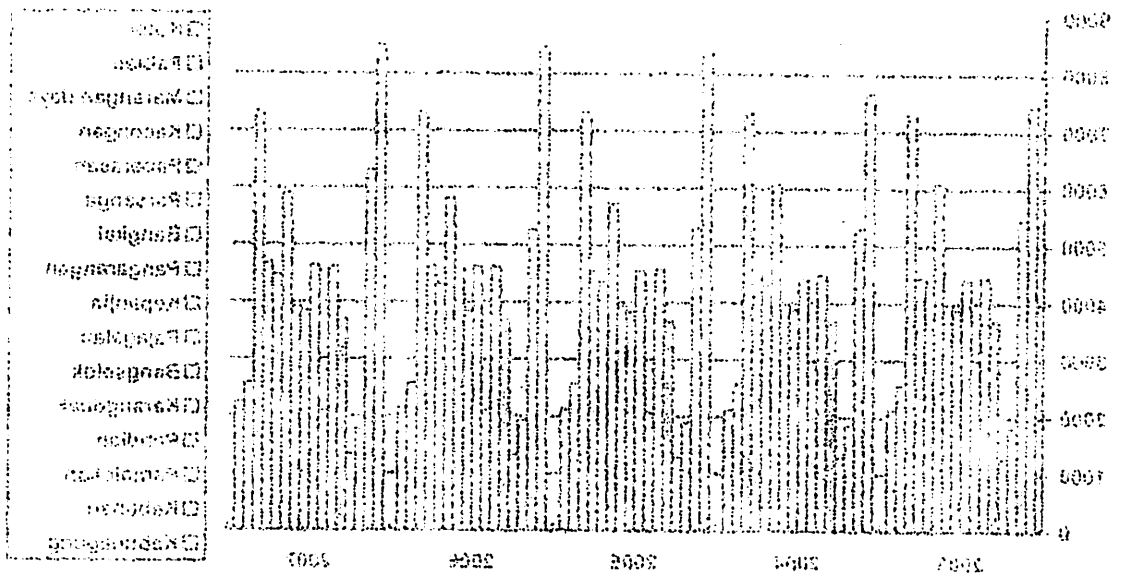


Untuk jumlah pertumbuhan penduduk Kota Sumenep berdasarkan umur dapat dilihat bahwa Desa Kolor memiliki jumlah penduduk tertinggi yaitu untuk umur < 15 sebesar 2047 jiwa dan Umur 16 - 30 tahun berjumlah 2116 jiwa, Untuk umur 31 - 45 tahun terdapat di Desa Bangselok yang jumlah penduduknya sebesar 2238 jiwa dan untuk umur 46 - 60 tahun berjumlah 1600 jiwa terdapat pada Desa Pabian sedangkan untuk umur > 60 tahun berjumlah 1655 jiwa terdapat di Desa Kolor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.3
Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur
Di Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur					Jumlah Penduduk
		<15	16-30	31-45	46-60	>60	
1.	Bangselok	1.344	1.556	2.238	564	186	8499
2.	Kapanjin	1.060	1.028	660	635	453	6302
3.	Pangarangan	1.735	541	332	1.016	1.000	1766
4.	Pajagalan	995	919	1.006	567	437	1336
5.	Karang Duak	924	1.552	606	773	617	3692
6.	Paberasan	984	1.008	360	1.239	101	4616
7.	Kacongan	370	236	312	210	208	2101
8.	Kolor	2.047	2,116	1.409	1.272	1.655	4624

Gambar 2.1
 Perbandingan Jumlah Penerimaan Pajak 1997 - 2007



Untuk melihat pertumbuhan pajak secara statistik, maka akan disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut. Berdasarkan data yang disajikan dalam tabel di atas, dapat dilihat bahwa jumlah penerimaan pajak pada tahun 1997 sebesar Rp. 10.744,000, kemudian mengalami peningkatan sebesar 10,5% pada tahun 1998 menjadi Rp. 11.887,000, 11,6% pada tahun 1999 menjadi Rp. 13.282,000, 11,8% pada tahun 2000 menjadi Rp. 14.870,000, 12,7% pada tahun 2001 menjadi Rp. 16.755,000, 12,7% pada tahun 2002 menjadi Rp. 18.984,000, 13,3% pada tahun 2003 menjadi Rp. 21.112,000, 11,2% pada tahun 2004 menjadi Rp. 23.544,000, 11,5% pada tahun 2005 menjadi Rp. 26.077,000, 10,5% pada tahun 2006 menjadi Rp. 28.710,000, dan 10,1% pada tahun 2007 menjadi Rp. 31.572,000.

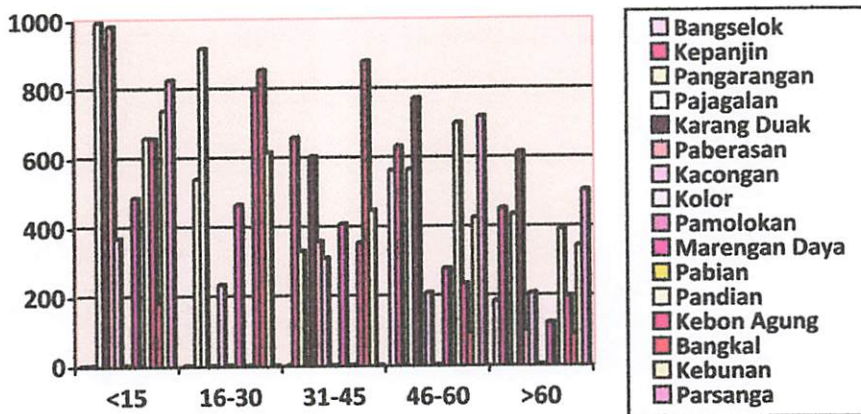
Tabel 2.1
 Jumlah Penerimaan Pajak Berdasarkan Jenis Pajak 1997

No	Jenis Pajak	Jumlah Penerimaan Pajak				
		1997	1998	1999	2000	2001
1.	Pajak Penghasilan	1.444	1.558	1.712	1.882	2.077
2.	Pajak Pertambahan Nilai	1.000	1.058	1.140	1.238	1.347
3.	Pajak Bumi dan Bangunan	1.142	1.241	1.347	1.455	1.563
4.	Pajak Kendaraan Bermotor	992	1.019	1.047	1.075	1.103
5.	Pajak Air Tanah	934	1.052	1.170	1.288	1.406
6.	Pajak Hotel dan Restoran	984	1.008	1.032	1.056	1.080
7.	Pajak Hiburan	79	79	79	79	79
8.	Pajak Rokok	2.047	2.112	2.187	2.262	2.337

No	Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur					Jumlah Penduduk
		<15	16-30	31-45	46-60	>60	
9.	Pamolokan	1.785	1.628	1.505	1.344	1.067	3836
10.	Marengan Daya	487	466	410	280	123	3924
11.	Pabian	1.060	1.240	1.382	1.600	1.020	5888
12.	Pandian	660	1.645	1.275	701	393	4472
13.	Kebon Agung	659	802	355	236	197	4674
14.	Bangkal	182	856	881	93	89	7329
15.	Kebunan	739	618	449	427	346	2579
16.	Parsanga	828	1.195	1,367	720	506	2249
Jumlah		15.859	17.406	14.547	11.677	8.398	67887

Sumber : Kantor Kecamatan Kota Sumenep, 2007

Gambar 2.2
Jumlah Penduduk Berdasarkan Umur

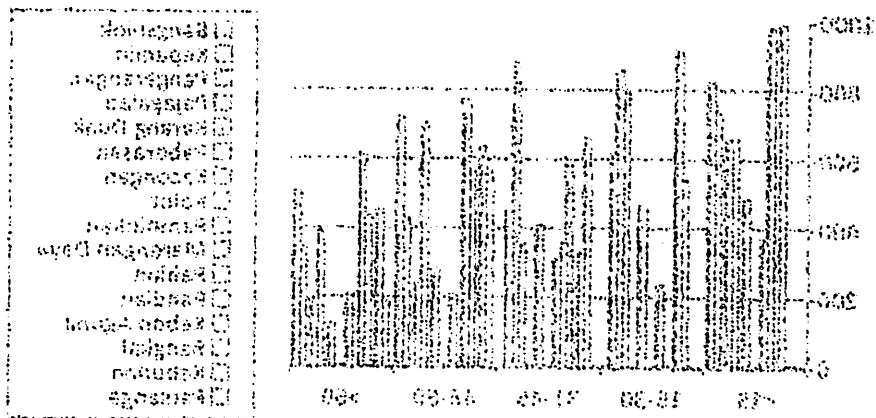


2.2.2.2 Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk didapat dari hasil pembagian variabel jumlah penduduk per Desa dengan luas masing-masing Desa. Di Kecamatan Kota Sumenep pada tahun 2007 menunjukkan bahwa kepadatan tertinggi terdapat di Desa Pamolokan dengan jumlah penduduk sebesar 7329 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 4698 jiwa/ha, Sedangkan kepadatan terendah adalah Desa Kacongan yang memiliki jumlah penduduk sebesar 1336 jiwa dengan luas Desa adalah 2,04 Ha dan kepadatan sebesar 655 jiwa/ha. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.4 dan peta 2.2 penyebaran penduduk per-Kelurahan dan Kecamatan di wilayah Kota Sumenep.

No	Kategori	Kandungan Zat Gizi				
		Protein	Lipid	Karbohidrat	Mineral	Vitamin
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

Gambar 1.1
Jumlah Kandungan Zat Gizi



Gambar 1.2
Kandungan Zat Gizi

... dalam penelitian ini, hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa kandungan zat gizi pada sampel yang diteliti cukup tinggi. Hal ini dapat dilihat dari kandungan protein yang mencapai 100 gram per 100 gram sampel. Selain itu, kandungan lemak juga cukup tinggi, yaitu mencapai 50 gram per 100 gram sampel. Hal ini menunjukkan bahwa sampel yang diteliti memiliki kandungan energi yang cukup tinggi. Hal ini dapat disebabkan karena sampel yang diteliti adalah bahan-bahan yang kaya akan zat gizi. Selain itu, kandungan karbohidrat juga cukup tinggi, yaitu mencapai 40 gram per 100 gram sampel. Hal ini menunjukkan bahwa sampel yang diteliti memiliki kandungan energi yang cukup tinggi. Hal ini dapat disebabkan karena sampel yang diteliti adalah bahan-bahan yang kaya akan zat gizi. Selain itu, kandungan mineral dan vitamin juga cukup tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa sampel yang diteliti memiliki kandungan gizi yang cukup tinggi. Hal ini dapat disebabkan karena sampel yang diteliti adalah bahan-bahan yang kaya akan zat gizi.

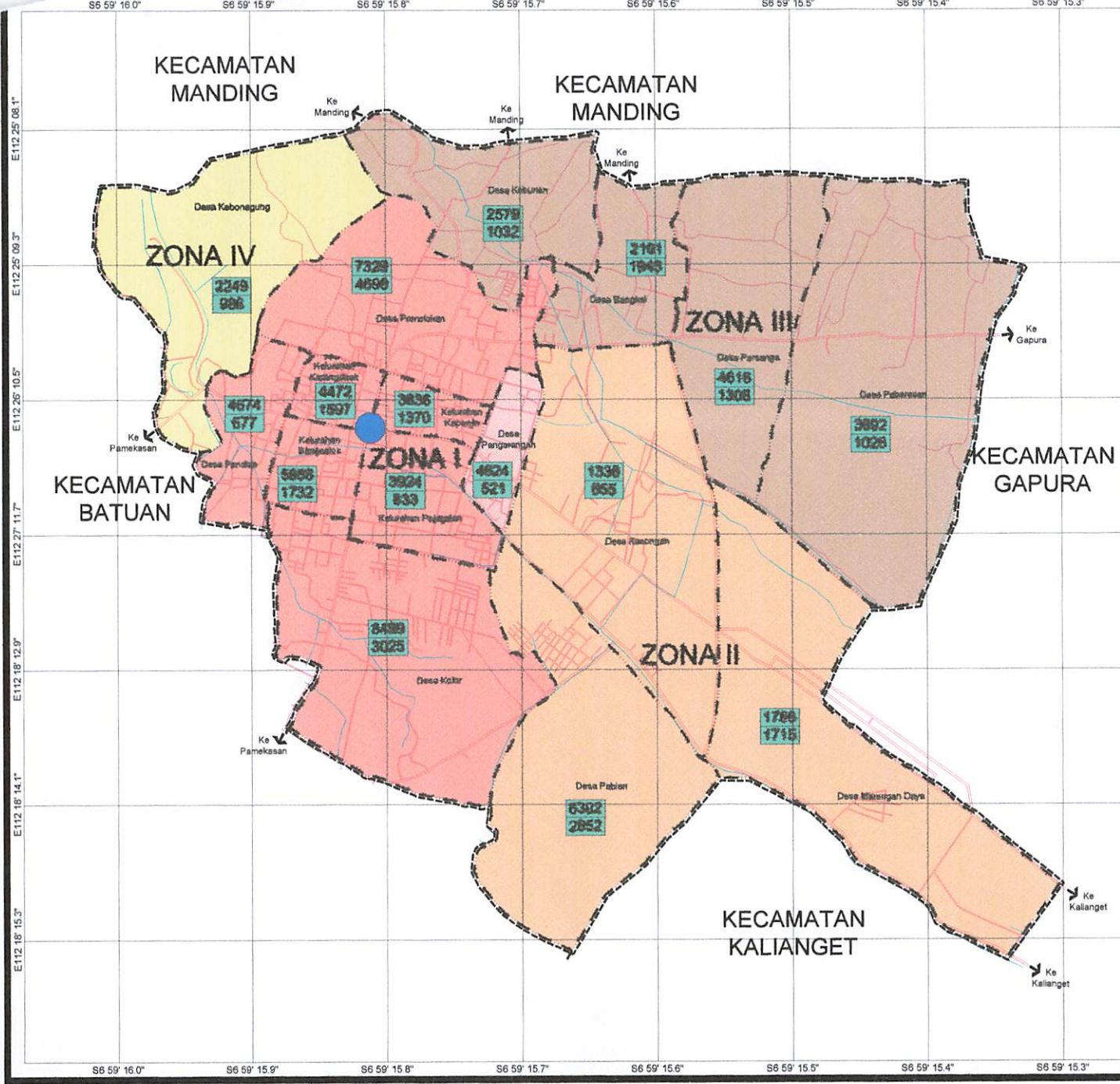
Tabel 2.4
Jumlah Kepadatan Penduduk
Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Desa/Kelurahan	Luas (Km)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Jumlah KK	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km)
1.	Kolor	2,81	8499	2395	3025
2.	Pabian	2,21	6302	1700	2852
3.	Marengan daya	1,03	1766	481	1715
4.	Kacongan	2,04	1336	431	655
5.	Paberasan	3,60	3692	13	1026
6.	Parsanga	3,53	4616	1427	1308
7.	Bangkal	1,08	2101	5505	1945
8.	Pangarangan	8,87	4624	1302	521
9.	Kepanjin	2,80	3836	928	1370
10.	Pajagalan	4,71	3924	1130	833
11.	Bangselok	3,40	5888	1628	1732
12.	Karangduak	2,80	4472	1166	1597
13.	Pandian	6,90	4674	1308	677
14.	Pamolokan	1,56	7329	2024	4698
15.	Kebunan	2,50	2579	637	1032
16.	Kebunagung	2,28	2249	620	986
Jumlah		52,12	67887	22695	1302

Sumber : BPS, Kecamatan Sumenep Dalam Angka tahun 2006

2.2.3 Pola Guna lahan

Berdasarkan data yang telah diperoleh bahwa pada tahun 2007 penggunaan lahan Kota Sumenep di dominasi oleh penggunaan lahan untuk kawasan perumahan dan permukiman penduduk, kawasan perdagangan dan jasa lebih dominan berada di empat Kelurahan yaitu Kelurahan Karangduak, Kelurahan Bangselok, Kelurahan Pajagalan dan Kelurahan Kepanjin, Desa Kolor. Desa Pandian, Desa Pangarangan, Desa Bangkal, Desa Marengan Daya serta Desa Bangkal sedangkan untuk penggunaan lahan jenis tanah kering yang berupa sawah atau tegalan terdapat di Desa Marengan Daya, Desa Kacongan, Desa Kolor dan Desa Paberasan dan untuk luas wilayah menurut penggunaan dapat dilihat pada tabel 2.5 di bawah ini :



JUDUL PETA :
PENYEBARAN PENDUDUK PER-KELURAHAN DAN KECAMATAN DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 2.2

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona I
- Zona II
- Zona III
- Zona IV
- Pusat Kota
- Jumlah Penduduk
- Jumlah Kepadatan Penduduk

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Survey

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Tabel 2.5
Luas Wilayah Menurut Penggunaannya
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Desa/Kelurahan	Luas Sawah (Ha)	Tanah Kering (Ha)	Jumlah (Ha)
1.	Kolor	140.00	183.52	323.52
2.	Pabian	95.00	399.93	494.93
3.	Marengan daya	56.00	39.00	95.00
4.	Kacongan	149.00	74.79	223.79
5.	Paberasan	183.00	226.03	409.03
6.	Parsanga	54.00	263.80	317.80
7.	Bangkal	-	41.06	41.06
8.	Pangarangan	22.50	30.90	53.40
9.	Kepanjin	-	33.20	33.20
10.	Pajagalan	1.50	63.92	65.42
11.	Bangselok	-	43.38	43.38
12.	Karangduak	-	30.03	30.03
13.	Pandian	19.00	54.23	73.23
14.	Pamolokan	-	174.38	174.38
15.	Kebunan	-	153.72	153.72
16.	Kebunagung	7.50	244.40	251.90
Jumlah		727.50	2,056.29	2,783.79

Sumber : Kecamatan Dalam Angka Tahun 2006

Berdasarkan atas uraian diatas maka penggunaan lahan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Kawasan perumahan terdapat pada seluruh bagian Kota. Perkembangan yang tinggi dan sudah mapan berada pada bagian utara dan bagian selatan dengan kecenderungan yang cukup tinggi di bagian timur Kota Sumenep karena pada bagian timur di dominasi oleh kawasan tanah kosong/ sawah atau tegalan.
- b. Kegiatan perindustrian berkembang di sekitar Desa Pamolokan, Desa Paberasan, Desa Bangselok dan Desa Marengan daya. Lokasi industri tersebut memiliki pola yang menyebar mengikut pola akses transportasi dengan luas total sebesar 730.39 Ha.
- c. Kegiatan pendidikan mempunyai kecenderungan perkembangan yang relatif menyebar di beberapa Desa atau Kelurahan yang ada di wilayah Kota Sumenep.

- d. Kegiatan perdagangan dan jasa tersebar cukup merata di wilayah Kota Sumenep. Kegiatan ini dapat dilihat di sepanjang Jalan Trunojoyo yaitu terdapat Pasar Anom yang merupakan pasar terbesar yang ada di wilayah Kabupaten Sumenep-Madura dan beberapa kegiatan perdagangan dan jasa lainnya yang juga menyebar di Jalan Halim Perdana Kusuma, Jalan Trunojoyo, dan Jalan Diponegoro.
- e. Kawasan Militer terdapat di Jalan Kesatrian antara lain terdapat asrama atau mess maupun Kantor Kodim 0827 yang letaknya terdapat di depan alun-alun Kota Sumenep.
- f. Kawasan pemerintahan atau perkantoran yang letaknya juga tersebar merata di wilayah Kota Sumenep hanya lebih terkonsentrasi di bagian Wilayah Kota (BWK) A yaitu adanya Kantor Pemerintah Daerah Kota Sumenep, Cipta Karya, Rumah Dinas Bupati dan Wakil Bupati, Kantor Satpol PP, DPRD, Kantor Perhutanan, Kantor Pertanian dan Tanaman Pangan, dll.

Untuk lebih jelas tentang pola pemanfaatan ruang di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dilihat pada peta 2.3

2.3 Gambaran Umum Transportasi Kota Sumenep

Sistem transportasi di Kota Sumenep sangat menunjang aktifitas yang ada di dalam kota dan untuk itu harus dapat memberikan pelayanan yang baik dan optimal bagi seluruh masyarakat Kota Sumenep. Berikut ini akan dijelaskan mengenai perkembangan jumlah kepemilikan kendaraan masyarakat Kota Sumenep, Jalan dan Angkutan umum penumpang yang ada dalam Kota Sumenep.

2.3.1 Perkembangan Jumlah Kepemilikan Kendaraan Masyarakat Kota Sumenep

Kendaraan sebagai bagian dari sistem transportasi kota yang merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan kota. Jenis kendaraan pada umumnya terbagi menjadi jenis kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang tiap

4. Kegiatan penelitian dan jasa tersebut dapat menjadi di antara lain:
 - Penyediaan jasa konsultasi dan penelitian di berbagai bidang
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan

5. Kegiatan penelitian dan jasa tersebut dapat menjadi di antara lain:
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan

6. Kegiatan penelitian dan jasa tersebut dapat menjadi di antara lain:
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 - Penyediaan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan

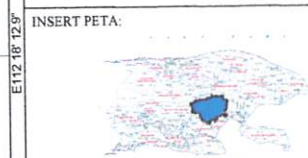
3.3.1.1. Kegiatan penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan

di bidang lain dan untuk itu harus dapat memberikan pelayanan yang baik dan
 optimal bagi seluruh masyarakat Kota Semarang. Untuk itu akan dibentuk
 lembaga penelitian dan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 Semarang, Jawa Tengah dan lingkungan sekitarnya yang ada di Jawa Tengah.

3.3.1.2. Penelitian dan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan

di bidang lain dan untuk itu harus dapat memberikan pelayanan yang baik dan
 optimal bagi seluruh masyarakat Kota Semarang. Untuk itu akan dibentuk
 lembaga penelitian dan jasa penelitian dan jasa lainnya yang berkaitan dengan
 Semarang, Jawa Tengah dan lingkungan sekitarnya yang ada di Jawa Tengah.

- LEGENDA :
- Batas Kecamatan
 - Batas Desa
 - Batas Wilayah Perencanaan
 - Jalan Aspal
 - Jalan Makadam
 - Sungai
 - Makam
 - Permukiman
 - Fasilitas Umum Sosial
 - Fasilitas Perdagangan dan Jasa Komersial
 - Gudang
 - Perkebunan/ Tegalan
 - Taman / Lapangan
 - Sawah Irigasi
 - Hutan
 - Tambak Garam



SUMBER PETA:
BAPPEDA KOTA SUMENEP

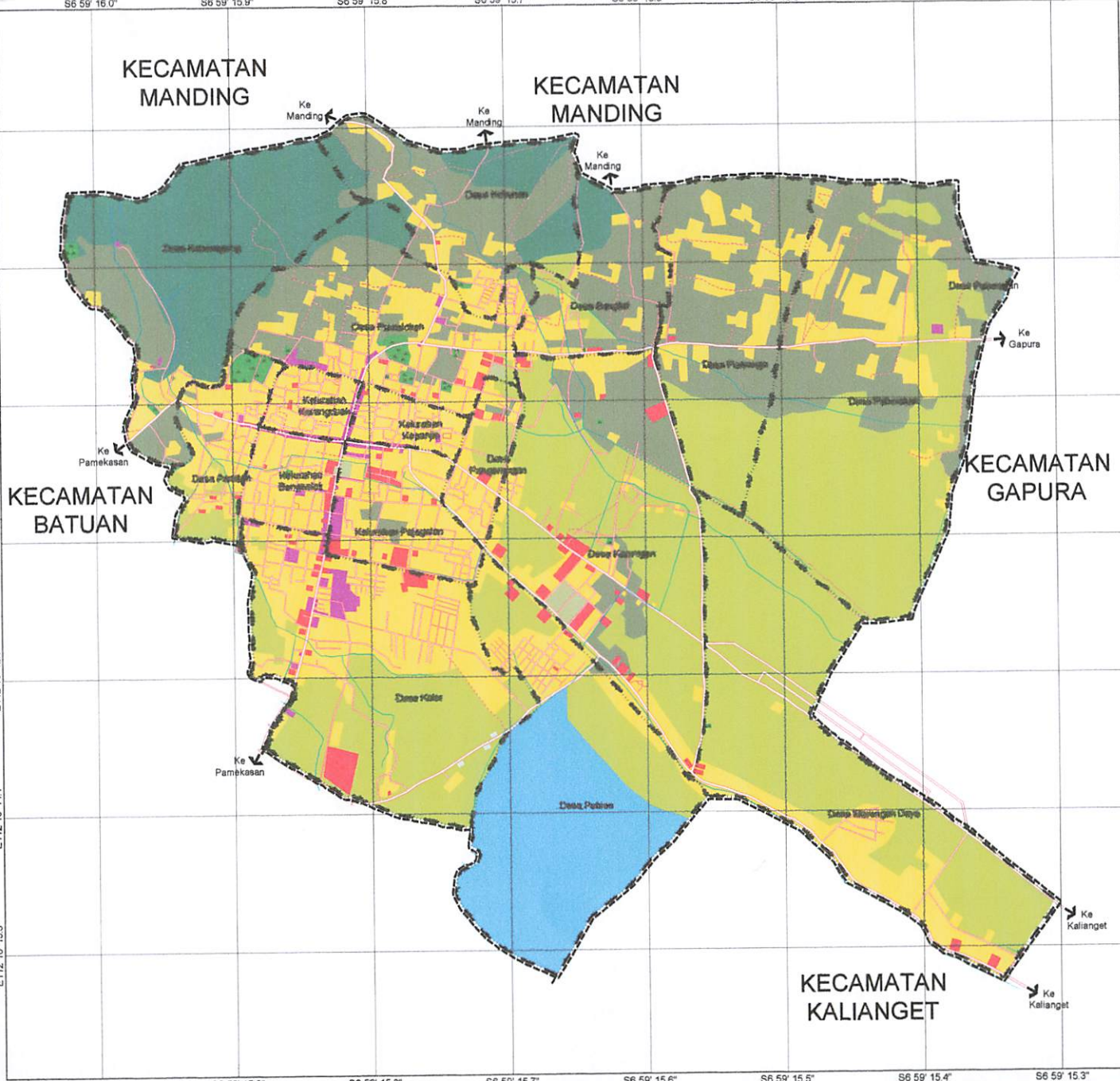
SKALA:
1 : 45.000



RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



E 112 25 08.1"
E 112 25 09.3"
E 112 25 10.5"
E 112 27 11.7"
E 112 18 12.9"
E 112 18 14.1"
E 112 18 15.3"

S6 59 16.0" S6 59 15.9" S6 59 15.8" S6 59 15.7" S6 59 15.6" S6 59 15.5" S6 59 15.4" S6 59 15.3"

tahunnya meningkat. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor maupun tidak bermotor di wilayah Kota Sumenep dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 2.6
Jumlah Kepemilikan Kendaraan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
2007

No	Desa/Kelurahan	Kendaraan Bermotor				Kendaraan Tidak Bermotor	
		Roda Empat/Lebih			Roda Dua	Sepeda	Becak
		Truck	Pick Up	Mobil	Sepeda Motor		
1	Bangselok	2	11	138	1,073	57	287
2	Kepanjin	9	6	46	527	721	15
3	Pangarangan	3	4	-	526	231	72
4	Pajagalan	4	12	77	640	734	63
5	Karangduak	3	3	-	495	50	25
6	Paberasan	4	8	-	455	700	50
7	Kacongan	-	5	-	204	253	33
8	Kolor	12	7	14	3436	2679	174
9	Pamolokan	14	19	-	1635	734	135
10	Marengan Daya	5	3	3	397	86	15
11	Pabian	17	15	-	89	212	86
12	Pandian	5	10	2	750	630	210
13	Kebonagung	4	9	-	317	232	189
14	Bangkal	-	-	-	50	210	25
15	Kebunan	6	6	1	436	203	66
16	Parsanga	7	9	-	1579	1214	348
Jumlah		95	130	281	12609	8946	1793

Sumber : Kecamatan Kota Sumenep Dalam Angka Tahun 2007

Dari tabel 2.7 diatas dapat dilihat bahwa untuk kendaraan bermotor terbanyak yang terdapat di wilayah Kota Sumenep adalah sepeda motor yang berjumlah 12.609 unit. Untuk penggunaan kendaraan tidak bermotor terbanyak adalah sepeda yaitu terdapat di Desa Kolor dengan jumlah tertinggi sebesar 2.679 unit, sedangkan penggunaan sepeda motor terendah terdapat pada Kelurahan Karangduak yaitu hanya 50 unit pengguna sepeda.

jumlah penduduk yang tinggal di desa-desa tersebut adalah 12.700 jiwa. Jumlah penduduk yang tinggal di desa-desa tersebut adalah 12.700 jiwa.

Tabel 2.0
 Jumlah Penduduk Kecamatan Kota Sawung
 1980

No	Desa	Jumlah Penduduk			Jumlah
		Pria	Wanita	Jumlah	
1	Kebun	100	100	200	
2	Kebun	100	100	200	
3	Kebun	100	100	200	
4	Kebun	100	100	200	
5	Kebun	100	100	200	
6	Kebun	100	100	200	
7	Kebun	100	100	200	
8	Kebun	100	100	200	
9	Kebun	100	100	200	
10	Kebun	100	100	200	
11	Kebun	100	100	200	
12	Kebun	100	100	200	
13	Kebun	100	100	200	
14	Kebun	100	100	200	
15	Kebun	100	100	200	
16	Kebun	100	100	200	
17	Kebun	100	100	200	
18	Kebun	100	100	200	
19	Kebun	100	100	200	
20	Kebun	100	100	200	
21	Kebun	100	100	200	
22	Kebun	100	100	200	
23	Kebun	100	100	200	
24	Kebun	100	100	200	
25	Kebun	100	100	200	
26	Kebun	100	100	200	
27	Kebun	100	100	200	
28	Kebun	100	100	200	
29	Kebun	100	100	200	
30	Kebun	100	100	200	
31	Kebun	100	100	200	
32	Kebun	100	100	200	
33	Kebun	100	100	200	
34	Kebun	100	100	200	
35	Kebun	100	100	200	
36	Kebun	100	100	200	
37	Kebun	100	100	200	
38	Kebun	100	100	200	
39	Kebun	100	100	200	
40	Kebun	100	100	200	
41	Kebun	100	100	200	
42	Kebun	100	100	200	
43	Kebun	100	100	200	
44	Kebun	100	100	200	
45	Kebun	100	100	200	
46	Kebun	100	100	200	
47	Kebun	100	100	200	
48	Kebun	100	100	200	
49	Kebun	100	100	200	
50	Kebun	100	100	200	
51	Kebun	100	100	200	
52	Kebun	100	100	200	
53	Kebun	100	100	200	
54	Kebun	100	100	200	
55	Kebun	100	100	200	
56	Kebun	100	100	200	
57	Kebun	100	100	200	
58	Kebun	100	100	200	
59	Kebun	100	100	200	
60	Kebun	100	100	200	
61	Kebun	100	100	200	
62	Kebun	100	100	200	
63	Kebun	100	100	200	
64	Kebun	100	100	200	
65	Kebun	100	100	200	
66	Kebun	100	100	200	
67	Kebun	100	100	200	
68	Kebun	100	100	200	
69	Kebun	100	100	200	
70	Kebun	100	100	200	
71	Kebun	100	100	200	
72	Kebun	100	100	200	
73	Kebun	100	100	200	
74	Kebun	100	100	200	
75	Kebun	100	100	200	
76	Kebun	100	100	200	
77	Kebun	100	100	200	
78	Kebun	100	100	200	
79	Kebun	100	100	200	
80	Kebun	100	100	200	
81	Kebun	100	100	200	
82	Kebun	100	100	200	
83	Kebun	100	100	200	
84	Kebun	100	100	200	
85	Kebun	100	100	200	
86	Kebun	100	100	200	
87	Kebun	100	100	200	
88	Kebun	100	100	200	
89	Kebun	100	100	200	
90	Kebun	100	100	200	
91	Kebun	100	100	200	
92	Kebun	100	100	200	
93	Kebun	100	100	200	
94	Kebun	100	100	200	
95	Kebun	100	100	200	
96	Kebun	100	100	200	
97	Kebun	100	100	200	
98	Kebun	100	100	200	
99	Kebun	100	100	200	
100	Kebun	100	100	200	

Jumlah penduduk yang tinggal di desa-desa tersebut adalah 12.700 jiwa.

Desa tabel 2.7 di atas akan dilihat bahwa jumlah penduduk yang tinggal di desa-desa tersebut adalah 12.700 jiwa. Jumlah penduduk yang tinggal di desa-desa tersebut adalah 12.700 jiwa.

2.3.2 Sistem Jaringan Jalan

Jalan merupakan sarana dan prasarana transportasi yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas dan prasarana ini selayaknya harus ada sebelum sarana karena tidak mungkin sarana dapat dioperasikan tanpa prasarana, Oleh karena itu sarana dan prasarana yang baik akan sangat menunjang pergerakan masyarakat di wilayah Kota Sumenep. Pola jaringan, fungsi dan status jalan serta kondisi jalan yang ada di Kota Sumenep akan diuraikan pada penjelasan berikut :

2.3.2.1 Pola Jaringan Jalan

Pola jaringan jalan di Kota Sumenep adalah berbentuk linear, dimana perkembangan pada jalan utama yaitu sepanjang Jalan Trunojoyo dan Jalan Halim Perdana Kusuma, Jalan Diponegoro dan Jalan Panglima Sudirman yang dapat menghubungkan pusat-pusat kegiatan yang ada di empat kelurahan yang terdapat di Kota Sumenep yaitu menghubungkan pusat kegiatan di Kelurahan Karangduak, Kelurahan bangselok, Kelurahan Kapanjen dan Kelurahan Pajagalan.

Pergerakan masyarakat Kota Sumenep sebagian besar berpusat di sekitar jalan utama Kota sumenep karena pusat perdagangan dan jasa, perkantoran dan kesehatan serta pendidikan terletak pada empat wilayah Kelurahan tersebut dan kepadatan lalu lintas pun terlihat lebih padat khususnya pada malam hari dimana kawasan sekitar jalan utama tersebut ramai dibandingkan dengan kawasan lain dan sebagian besar jalan di Kota Sumenep sudah merupakan jalan aspal dan tentu saja hal ini sangat menunjang pengembangan transportasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelas tentang pola jaringan jaringan jalan di wilayah Kota Sumenep dapat dilihat pada peta 2.4.

2.3.2.2 Fungsi dan Status Jalan

Pada tahun 2004 total panjang Jalan di Kabupaten Sumenep adalah 1.161,430 Km sedangkan panjang Jalan di Kota Sumenep sendiri adalah 145, 120 atau sekitar 13% dari total panjang Jalan Kabupaten Sumenep.

2.2.2 Sistem Perencanaan Lain

Jalan merupakan sarana dan prasarana transportasi yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20. Perencanaan jalan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20. Perencanaan jalan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20.

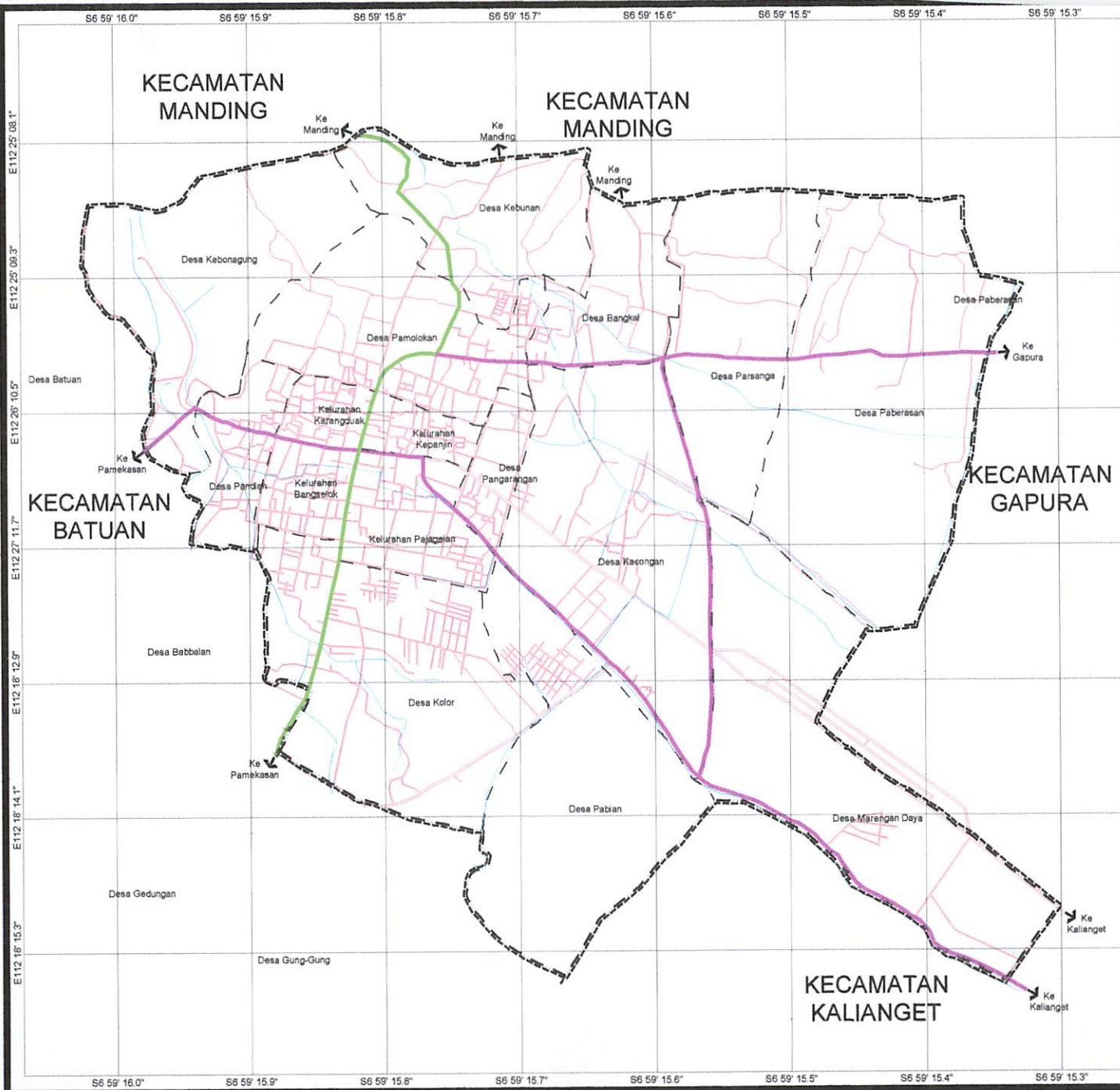
2.2.1 Pola Jaringan Jalan

Pola jaringan jalan di Kota Semarang adalah pola jaringan jalan yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20. Perencanaan jalan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20. Perencanaan jalan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20.

Perencanaan jaringan jalan di Kota Semarang adalah pola jaringan jalan yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20. Perencanaan jalan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20. Perencanaan jalan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam sistem transportasi yang berkembang pesat pada akhir abad ke-20.

2.2.3 Fungsi dan Jenis Jalan

Pada tahun 1984, kota Semarang telah memiliki 107,1 km jaringan jalan di Kota Semarang dengan lebar 147,1 km. Pada tahun 1984, kota Semarang telah memiliki 107,1 km jaringan jalan di Kota Semarang dengan lebar 147,1 km.



JUDUL PETA :
JARINGAN JALAN

NO. PETA :
 2.4

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Sungai
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal
- Jalan Lingkungan

INSERT PETA :

SUMBER PETA :
 BAPPEDA KOTA SUMENEP TAHUN 2007

SKALA :
 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009

Berdasarkan data yang diperoleh dari RUTRK Kota Sumenep pada tahun 2003-2013 Di Kota Sumenep dapat ditemui adanya jaringan jalan antar Kota dengan tingkatan arteri primer, dan lokal primer, arteri sekunder, kolektor sekunder, lokal sekunder dan Jalan lingkungan dimana jalan tersebut memiliki fungsi hubung sebagai berikut .

- Jalan arteri primer yaitu jalan utama yang menghubungkan antara Kota Sumenep (Kabupaten Sumenep) dengan wilayah Kota Pamekasan, Kota Sampang sampai ke Kota Bangkalan.
- Jalan lokal primer yaitu jalan yang menghubungkan antara Kota Kabupaten Sumenep dengan Kota Kecamatan.
- Jalan Arteri Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan antara pusat Kota Sumenep dengan Pusat Bagian Wilayah Kota (BWK).
- Jalan Kolektor Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan antara pusat BWK dengan pusat BWK lainnya serta pusat BWK dengan Pusat Unit Lingkungan.
- Jalan Lokal Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan antara pusat unit lingkungan dengan pusat unit lingkungan yang lainnya.
- Jalan Lingkungan adalah jalan yang menghubungkan antar perumahan penduduk di dalam satu kawasan permukiman.

Nama jalan yang ada di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep dengan kondisi, panjang ruas dan fungsi jalan dapat dilihat pada tabel di bawah ini .

Tabel 2.7
Daftar Nama dan Panjang Ruas Jalan
di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No.	Nama Jalan	Panjang Ruas (Km)	Fungsi Jalan	Kondisi Jalan
1.	Jl. Pahlawan	1,65	Lokal Sekunder	Baik
2.	Jl. Kartini	0.90	Lokal Sekunder	Baik
3.	Jl. KH Wahid Hasyim	0,64	Lokal Sekunder	Baik
4.	Jl. K.H Wahid Hasyim Gang I	0,90	Lingkungan	Baik
5.	Jl. K.H Wahid Hasyim Gang II	0,30	Lingkungan	Baik
6.	Jl. K.H Wahid Hasyim Gang III	0,74	Lingkungan	Baik
7.	Jl. K.H Wahid Hasyim Gang IV	0,31	Lingkungan	Sedang
8.	Jl. KH Wahid Hasyim Gg VA	0.29	Lingkungan	Baik
9.	Jl. KH Wahid Hasyim Gg VB	0.10	Lingkungan	Baik

Berdasarkan data yang diperoleh dari HUKI Kota Banjarmasin pada tahun 2007-2013, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin, yaitu:

- 1. Faktor sosial ekonomi yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 2. Faktor lingkungan yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 3. Faktor budaya yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 4. Faktor kesehatan masyarakat yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 5. Faktor pelayanan kesehatan yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 6. Faktor gizi yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 7. Faktor penyakit menular yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 8. Faktor penyakit tidak menular yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 9. Faktor kesehatan jiwa yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.
- 10. Faktor kesehatan reproduksi yang mempengaruhi tingkat kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin.

Tabel 2.3
 Faktor-faktor yang mempengaruhi kesehatan masyarakat di Kota Banjarmasin tahun 2007-2013

No.	Faktor	Persentase (%)	Penyakit
1.	Sosial ekonomi	15.2	Diabetes Mellitus
2.	Lingkungan	12.5	Demam Berdarah Dengue
3.	Budaya	8.7	Tuberkulosis
4.	Kesehatan masyarakat	10.3	Demam Berdarah Dengue
5.	Pelayanan kesehatan	9.8	Diabetes Mellitus
6.	Gizi	7.4	Obesitas
7.	Penyakit menular	11.1	Demam Berdarah Dengue
8.	Penyakit tidak menular	13.2	Diabetes Mellitus
9.	Kesehatan jiwa	6.1	Depresi
10.	Kesehatan reproduksi	5.9	Infeksi Menular Seksual

No.	Nama Jalan	Panjang Ruas (Km)	Fungsi Jalan	Kondisi Jalan
10.	Jl. KH Wahid Hasyim Gg VC	0.10	Lingkungan	Baik
11.	Jl. KH Wahid Hasyim Gg VD	0.10	Lingkungan	Baik
12.	Jl. KH Wahid Hasyim Gg VE	0.50	Lingkungan	Baik
13.	Jl. KH Zaenal Arifin	0.70	Lingkungan	Baik
14.	Jl. Dr. Cipto	1.40	Lokal sekunder	Baik
15.	Jl. KH Agusssalim	0.90	Kolektor Sekunder	Baik
16.	Jl. Husni Tamrin	0.30	Lingkungan	Baik
17.	Jl. Dr Wahidin	0.74	Lingkungan	Baik
18.	Jl. Seludang	1.35	Lingkungan	Baik
19.	Jl. Dr Setia Budi	0.45	Lingkungan	Baik
20.	Jl. Basuki Rahmat	0.20	Lingkungan	Baik
21.	Jl. Dr. Sutomo	0.30	Lingkungan	Baik
22.	Jl. Kesatrian	0.45	Lingkungan	Baik
23.	Jl. Kapten Tesna	0.20	Lingkungan	Baik
24.	Jl. Jagung Suprpto	0.15	Lingkungan	Baik
25.	Jl. Brigien Abdullah	0.24	Lingkungan	Baik
26.	Jl. Kamboja	0.50	Lingkungan	Baik
27.	Jl. Angrek	0.19	Lingkungan	Baik
28.	Jl. KH Sajad	0.75	Lingkungan	Baik
29.	Jl. Taman siswa	0.28	Lingkungan	Baik
30.	Jl. Mutiara	0.45	Lingkungan	Baik
31.	Jl. Kemala	0.45	Lingkungan	Baik
32.	Jl. Berlian	0.40	Lingkungan	Baik
33.	Jl. Manikam	0.39	Lingkungan	Baik
34.	Jl. Barito	0.60	Lingkungan	Baik
35.	Jl. Belimbing	0.50	Lingkungan	Baik
36.	Jl. Pepaya	0.50	Lingkungan	Sedang
37.	Jl. Letnan Merta	0.18	Lingkungan	Baik
38.	Jl. Letnan Ramli	0.45	Lingkungan	Baik
39.	Jl. Pendekar	0.41	Lingkungan	Baik
40.	Jl. Pujangga	0.25	Lingkungan	Baik
41.	Jl. Irama	2,65	Lingkungan	Baik
42.	Jl. Meranggi	0.91	Lingkungan	Baik
43.	Jl. Menari	1,64	Lingkungan	Baik
44.	Jl. Gotong-royong	0.71	Lingkungan	Sedang
45.	Jl. Lontar	1.41	Lingkungan	Baik
46.	Jl. Payudan Barat	0.30	Lingkungan	Baik
47.	Jl. Payudan Tengah	0.74	Lingkungan	Baik
48.	Jl. Payudan Timur	1.36	Lingkungan	Baik
49.	Jl. Guntur	0.45	Lingkungan	Sedang

No.	Nama Jabatan	Pangkat/Golongan	Tempat Kerja
10	H. KH. Wabid Hassan (g. VI)	I. Inskrupan	Baik
11	H. KH. Wabid Hassan (g. VI)	I. Inskrupan	Baik
12	H. KH. Wabid Hassan (g. VI)	I. Inskrupan	Baik
13	H. KH. Saenah Adlin	I. Inskrupan	Baik
14	H. Dr. Sigit	I. Inskrupan	Baik
15	H. KH. Agusman	I. Inskrupan	Baik
16	H. Husein Tamara	I. Inskrupan	Baik
17	H. Dr. Wabidin	I. Inskrupan	Baik
18	H. Sulhadi	I. Inskrupan	Baik
19	H. Dr. Saeh Budi	I. Inskrupan	Baik
20	H. Basuki Rahmat	I. Inskrupan	Baik
21	H. Dr. Sumarno	I. Inskrupan	Baik
22	H. Kusman	I. Inskrupan	Baik
23	H. Kusman Fasan	I. Inskrupan	Baik
24	H. Jannah Supriyanto	I. Inskrupan	Baik
25	H. Brigjen Achdiyah	I. Inskrupan	Baik
26	H. Kandiyo	I. Inskrupan	Baik
27	H. Angker	I. Inskrupan	Baik
28	H. KH. Sa'ed	I. Inskrupan	Baik
29	H. Jannah Sa'ed	I. Inskrupan	Baik
30	H. Anindya	I. Inskrupan	Baik
31	H. Komala	I. Inskrupan	Baik
32	H. Herlina	I. Inskrupan	Baik
33	H. Muliyan	I. Inskrupan	Baik
34	H. Herito	I. Inskrupan	Baik
35	H. Rahmawati	I. Inskrupan	Baik
36	H. Popyo	I. Inskrupan	Baik
37	H. Liana Mulya	I. Inskrupan	Baik
38	H. Liana Mulya	I. Inskrupan	Baik
39	H. Purbasari	I. Inskrupan	Baik
40	H. Purbasari	I. Inskrupan	Baik
41	H. Heras	I. Inskrupan	Baik
42	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
43	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
44	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
45	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
46	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
47	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
48	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik
49	H. Mulyanti	I. Inskrupan	Baik

No.	Nama Jalan	Panjang Ruas (Km)	Fungsi Jalan	Kondisi Jalan
50.	Jl. Raung	0.20	Lingkungan	Baik
51.	Jl. Bromo	0.30	Lingkungan	Baik
52.	Jl. Intan	1,64	Lingkungan	Baik
53.	Jl. Melati	0.71	Lingkungan	Baik
54.	Jl. Mustika	1.41	Lingkungan	Baik
55.	Jl. Pasar Tujuh Belas	0.90	Lingkungan	Baik
56.	Jl. Cempaka	0.30	Lingkungan	Baik
57.	Jl. Asta Tinggi	0.74	Lokal Primer	Baik
58.	Jl. Lingkar Kota I	1.36	Arteri Sekunder	Sedang
59.	Jl. Lingkar Kota II	0.45	Lokal Primer	Baik
60.	Jl. Pasar Burung - Pahlawan	1,65	Lingkungan	Baik
61.	Jl. Pasar Burung - Kebunan	0.91	Lingkungan	Sedang
62.	Jl. Pahlawan	1,64	Kolektor Sekunder	Baik
63.	Jl. Kacongan	1.41	Lokal Primer	Baik
64.	Jl. Masuk Pasar Anom	0.90	Lingkungan	Baik
65.	Jl. Keluar Pasar Anom	0.30	Lingkungan	Sedang
66.	Jl. Terminal Bangkal Kebunan	0.74	Lokal Primer	Baik
67.	Jl. Trunojoyo	1,86	Lokal primer	Baik
70	Jl. Bangkal	0.24	Lokal Primer	Baik
71.	Jl. Parsanga I - Patenongan	0.50	Lokal Primer	Sedang
72.	Jl. Parsanga II - Kebunan	0.19	Lokal Primer	Sedang
73.	Jl. Parsanga III - Tenonan	0.24	Lokal Primer	Sedang
74.	Jl. Parsanga IV - Temor Leke	0.50	Lokal Primer	Sedang
75.	Jl. Pasar Anom Baru – Terminal	1,64	Lokal Sekunder	Kurang baik
76.	Jl. Lingkar Pasar	0.71	Lokal Sekunder	Baik
77.	Jl. Bangkal - Tenonan	0.20	Lokal Primer	Baik
78.	Jl. Bangkal - Kebunan	0.15	Lokal Primer	Baik
79.	Jl. Tarate	1,28	Lingkungan	Baik
80.	Jl. Widuri	0.33	Lingkungan	Baik
81.	Jl. Hos Cokro Aminoto	0.30	Kolektor Sekunder	Baik
82.	Jl. KH. Mansyur	2.00	Kolektor Sekunder	Baik
83.	Jl. Dipenogoro	0.70	Kolektor Sekunder	Baik
84.	Jl. Tengku Umar	0.60	Lokal Primer	Baik
85.	Jl. Imam Bonjol	0.80	Lokal Primer	Baik
86.	Jl. Parsanga - Poja	7.50	Lokal Primer	Baik
87.	Kompleks Perum Marengan Indah	0.10	Lingkungan	Baik
88.	Jl. Kartini Gg I	0.15	Lingkungan	Baik
89.	Jl. Kartini Gg II	0,29	Lingkungan	Baik

No.	Nama Jalan	Panjang Ruas (Km)	Fungsi Jalan	Kondisi Jalan
90.	Jl. Kartini Gg III	0.50	Lingkungan	Baik
91.	Jl. Kartini Gg IV	0.15	Lingkungan	Baik
92.	Jl. Pasar bangkal	0.70	Lokal Primer	Sedang
93.	Jl. Raya Perum Bumi Sumekar	0.50	Lingkungan	Kurang baik
94.	Jl. Raya Kolor	1.50	Lokal Sekunder	Baik
96.	Jl. Raya Manding	1.20	Lokal Primer	Baik
97.	Jl. Urip Sumoharjo	0,90	Lokal Primer	Baik
98.	Jl. Jenderal Sudirman	1.10	Arteri Sekunder	Baik

Sumber : Dinas Bina Marga Kabupaten Sumenep, 2007

Berdasarkan statusnya, jalan umum terbagi menjadi Jalan Negara, Jalan Propinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota dan Jalan Desa. Untuk wilayah Kota Sumenep terdapat jalan Propinsi, Jalan Kabupaten dan Jalan Desa dengan jumlah 19 Km untuk Jalan Propinsi, 61,2 Km untuk panjang Jalan Kabupaten dan 117 km untuk jalan Desa dengan total panjang jalan 197 km. Untuk lebih jelas tentang panjang jalan yang ada di tiap-tiap Desa atau Kelurahan di wilayah Kota Sumenep dapat dilihat pada tabel 2.8 berikut ini :

Tabel 2.8
Panjang Jalan Tiap-tiap Desa Atau Kelurahan
Di Wilayah Kota Sumenep

No	Desa/Kelurahan	Luas Wilayah	Panjang Jalan (Km)				Jumlah
			Negara	Propinsi	Kabupaten	Desa	
1	Bangselok	3.40	-	2.0	3.0	13.0	18.0
2	Kepanjn	2.80	-	-	6.0	3.0	9.0
3	Pangarangan	8.87	-	-	2.2	2.9	5.1
4	Pajagalan	4.71	-	1.5	6.0	10.5	18.0
5	Karangduak	2.80	-	1.0	0.1	0.2	1.3
6	Paberasan	3.60	-	1.5	6.0	13.0	20.5
7	Kacongan	2.04	-	-	5.0	3.0	8.0
8	Kolor	2.81	-	1.2	14.3	6.8	22.3
9	Pamolokan	1.56	-	1.5	2.7	5.0	9.2
10	Marengan Daya	1.03	-	1.3	1.2	0.6	3.1
11	Pabian	2.21	-	4.0	8.0	6.0	18.0
12	Pandian	6.90	-	1.0	0.5	8.0	9.5
13	Kebonagung	2.28	-	1.5	3.0	3.0	7.5
14	Bangkal	1.08	-	0.5	0.2	6.5	7.2

No.	Jenis Bahan	Kategori Bahan	Volume (m ³)	Volume (m ³)	Volume (m ³)
01	Batu Koral	Batu Koral	1.50		
02	Batu Pasir	Batu Pasir	1.50		
03	Batu Pasir	Batu Pasir	0.90		
04	Batu Pasir	Batu Pasir	1.50		
05	Batu Pasir	Batu Pasir	1.50		
06	Batu Pasir	Batu Pasir	1.50		
07	Batu Pasir	Batu Pasir	0.90		
08	Batu Pasir	Batu Pasir	1.50		

Sumber: Data dari laporan pekerjaan konstruksi.

...diperlukan untuk mengetahui secara akurat mengenai jenis-jenis material yang diperlukan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Untuk itu, diperlukan data mengenai jenis-jenis material yang diperlukan dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi. Hal ini dapat dilakukan dengan cara melakukan observasi langsung ke lapangan atau dengan cara melakukan wawancara dengan para ahli yang berkaitan dengan pekerjaan konstruksi.

Tabel 2.8
Tipe-tipe pekerjaan dan jenis pekerjaan

No.	Jenis Pekerjaan	Volume (m ³)	Volume (m ³)	Volume (m ³)
1	Perencanaan	1.50		
2	Pembangunan	2.80		
3	Pembangunan	8.17		
4	Pembangunan	4.71		
5	Konstruksi	2.80		
6	Pembangunan	7.00		
7	Konstruksi	2.04		
8	Konstruksi	2.84		
9	Konstruksi	1.50		
10	Konstruksi	1.50		
11	Konstruksi	8.00		
12	Konstruksi	1.00		
13	Konstruksi	2.08		
14	Konstruksi	1.08		

No	Desa/Kelurahan	Luas Wilayah	Panjang Jalan (Km)				Jumlah
			Negara	Propinsi	Kabupaten	Desa	
15	Kebunan	2.50	-	2.0	-	3.5	5.5
16	Parsanga	3.53	-	-	3.0	32.0	35.0
Jumlah		52.12	-	19.0	61.2	117.0	197.1

Sumber : Kecamatan Sumenep Dalam Angka Tahun 2007

2.3.2.3 Kondisi Jaringan Jalan

Secara umum kondisi jaringan jalan yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dikatakan sangat baik dan dapat berfungsi dalam melayani serta mampu menunjang kegiatan lokal dan regional pergerakan masyarakat yang dapat menghubungkan antara Kota Sumenep dengan wilayah lainnya seperti Kota Pamekasan, Kota Sampang sampai dengan Kota Bangkalan.

2.4 Tinjauan Angkutan Umum Penumpang Kota Sumenep

Sistem transportasi akan berjalan dengan baik jika ditunjang dengan adanya penyediaan prasarana transportasi karena prasarana transportasi akan sangat berpengaruh terhadap lancarnya keamanan dan kenyamanan dalam berkendara. Pada pembahasan berikut akan dijelaskan tentang gambaran angkutan umum yang ada di wilayah Kota Sumenep.

2.4.1 Gambaran Umum Angkutan Umum di Kota Sumenep

Gambaran umum tentang angkutan umum yang ada di wilayah Kota Sumenep mencakup moda transportasi dan jalur angkutan umum penumpang serta prasarana transportasi penunjang angkutan kota.

2.4.1.1 Moda

Moda merupakan sarana transportasi yang terdiri dari kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Berikut akan dijelaskan tentang jenis moda yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang terdiri dari angkutan becak, ojek dan angkutan pedesaan.

a. Becak

Untuk melayani kebutuhan masyarakat dalam melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lainnya selain menggunakan kendaraan milik pribadi, masyarakat Kota Sumenep juga menggunakan jasa angkutan umum yaitu becak



yang merupakan kendaraan angkutan umum roda tiga tidak bermotor yang dijalankan atau dikayuh dengan tenaga manusia. Hasil studi dan penelitian di berbagai kota menunjukkan bahwa becak sangat dibutuhkan keberadaannya oleh masyarakat kota sebagai moda angkutan dengan jarak dekat dan jarak menengah. Becak sebagai

angkutan tidak bermotor yang memiliki kapasitas penumpang 2 sampai 3 orang penumpang (bahkan 4 orang penumpang tergantung kesepakatan) yang mempunyai karakteristik pelayanan yang berbeda dengan moda angkutan umum lainnya.

Jumlah angkutan becak yang beroperasi di wilayah Kota Sumenep sebanyak 1793 unit dengan tarif biaya perjalanan yang menggunakan cara kesepakatan hasil tawar-menawar antara pengemudi becak dengan calon penumpangnya dimana tarif ditentukan berdasarkan jarak tempuh, Semakin jauh jarak yang ditempuh maka semakin besar/mahal tarifnya. Lokasi tempat mangkal angkutan becak cenderung tetap artinya bahwa hal tersebut didasari oleh semacam kode etik antar pengemudi becak, yaitu adanya perasaan segan dari seorang pengemudi becak terhadap pengemudi becak lainnya untuk pindah ke lokasi lain yang mungkin lebih menguntungkan. Apabila ada seorang pengemudi becak berpindah tempat mangkalnya berarti seorang pengemudi becak tersebut memasuki suatu lingkungan yang asing baginya dan tentu saja akan beradaptasi dengan lingkungan barunya tersebut. Lokasi yang biasanya menjadi pangkalan angkutan becak di wilayah Kota Sumenep diantaranya meliputi :

- 🚩 Pemberhentian angkutan umum bermotor/tempat pemberhentian bus.

- ✚ Sekitar fasilitas umum seperti Hotel, Pasar, Toko/Swalayan, Sekolah, Rumah Sakit, dll.
- ✚ Sekitar perkantoran baik Kantor pemerintah maupun swasta.
- ✚ Depan gerbang setiap perumahan yang ada di wilayah Kota Sumenep.

Rute yang dimiliki oleh angkutan becak bersifat tidak tetap karena becak memiliki rute yang ditentukan oleh penumpang berdasarkan keinginan, kepentingan atau tujuan penumpang itu sendiri dan para pengemudi becak lebih mengandalkan lokasi mangkalnya untuk mendapatkan calon penumpang sehingga dengan demikian akan terbentuk pola pergerakan dari lokasi mangkal-tempat tujuan-lokasi mangkal lagi dimana sistem antrian antar pengemudi angkutan becak diterapkan oleh mereka dengan tujuan pemerataan pendapatan antar pengemudi becak yang ada.

b. Ojek

Ojek merupakan kendaraan roda dua dengan jumlah armada 32 unit kendaraan yang memiliki kapasitas hanya 1 sampai 2 orang penumpang yang dapat melayani



pergerakan penumpang sampai di tempat tujuan. Ojek beroperasi sejak berdirinya Terminal Arya Wiraraja yaitu tepatnya pada tahun 1993 dengan nama paguyuban Arya Wiraraja. Tempat mangkal ojek hanya terdapat di satu titik yaitu depan gapura Terminal Arya Wiraraja dan rata-rata penumpang angkutan ojek tersebut adalah

penumpang yang turun dari angkutan bus. Ojek beroperasi selama 24 jam yang dapat melayani pergerakan masyarakat menuju ke berbagai wilayah baik itu dalam lingkup Kota Sumenep maupun keluar Kota Sumenep (Kecamatan-kecamatan yang ada dalam Kabupaten Sumenep) dimana cara mendapatkan penumpang adalah dengan sistem antri atau gilir antar pengemudi ojek. Untuk

lebih jelas tentang tempat mangkal ojek di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dilihat pada peta 2.5

c. Angkutan Pedesaan

Angkutan Pedesaan atau colt merupakan kendaraan roda empat yang dapat melayani para penumpang dengan tujuan ke berbagai macam Kecamatan dalam



wilayah Kabupaten Kota Sumenep dan telah diatur pola pelayanannya oleh instansi terkait dalam lingkup Pemerintah Kota Sumenep yaitu telah ditentukannya rute yang harus dilalui oleh angkutan umum tersebut akan tetapi banyak supir/pengemudi angkutan pedesaan tersebut tidak mematuhi peraturan yang telah

ditetapkan. Mereka ingin mencari penumpang yang baru dan menurunkan penumpang yang lama dengan cara mengover atau memindahkan penumpang yang lama tersebut ke angkutan pedesaan lainnya dengan kata lain dalam menjalankan operasinya, supir tersebut tidak sampai pada tujuan akhirnya (terminal) bahkan terkadang merubah rute yang dilaluinya serta banyak angkutan yang mangkal dengan cara mengelompok di beberapa tempat salah satunya adalah di Desa Kolor tepatnya di depan Terminal lama yang melayani penumpang dengan tujuan Kota Pamekasan, Kota Sampang, Kota Bangkalan dan Kamal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 2.6 tempat mangkal angkutan pedesaan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

2.4.1.2 Jalur Angkutan Umum

Sistem perangkutan darat di Wilayah Kota Sumenep secara umum dapat dibedakan menjadi dua jenis, yakni :

1. Angkutan BUS yang melayani angkutan antar wilayah, yaitu wilayah Kabupaten Sumenep dengan Kota-Kota yang lainnya misalnya masyarakat

... dan ...

... ..

... ..



... ..

... ..

... ..

JUDUL PETA :
**TEMPAT MANGKAL OJEK
 DI WILAYAH STUDI**

NO. PETA : 2.5

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Pusat Kota
- Terminal Arya Wiraraja
- Terminal Giling
- Tempat Mangkal Ojek

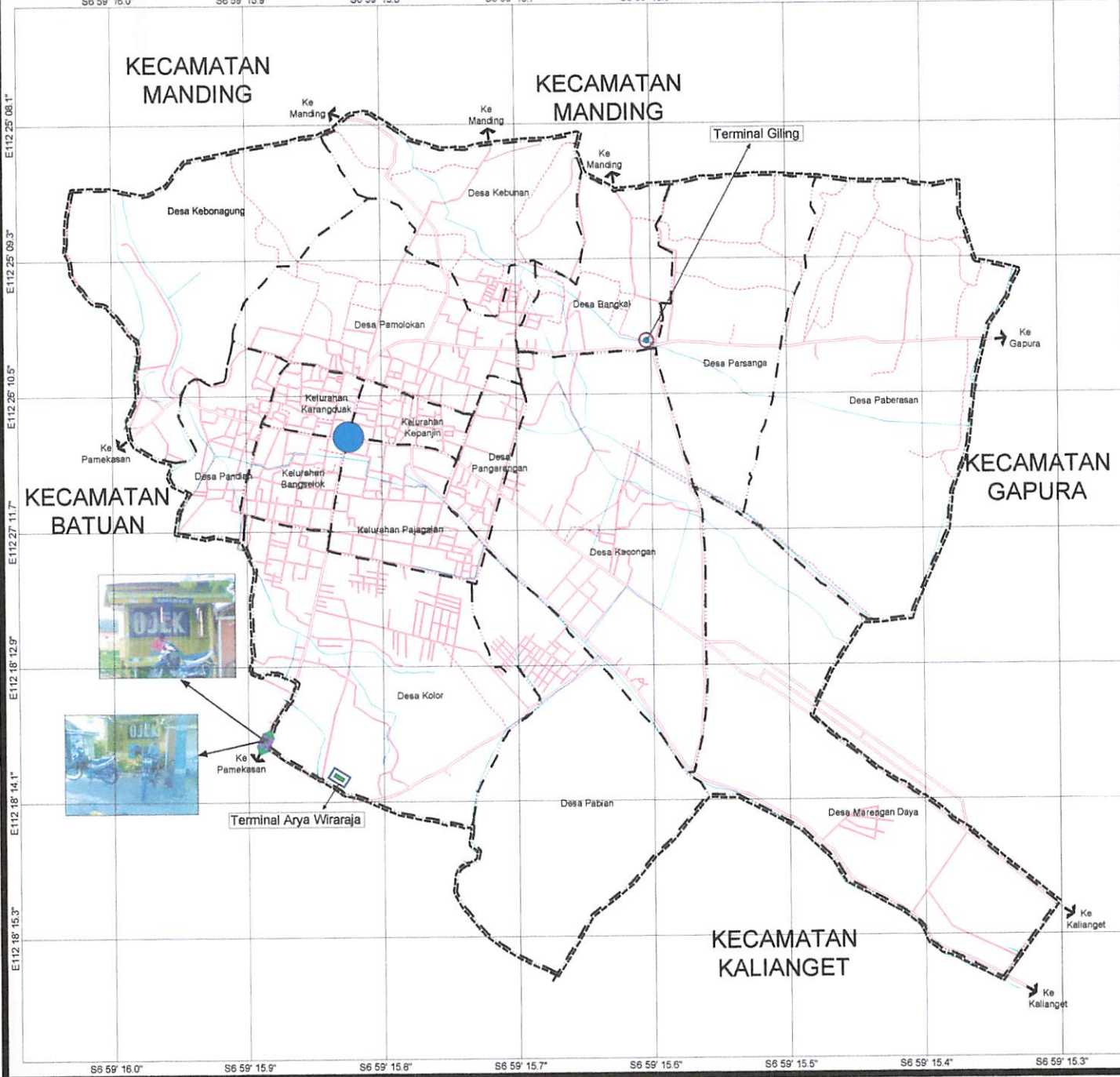
INSERT PETA :

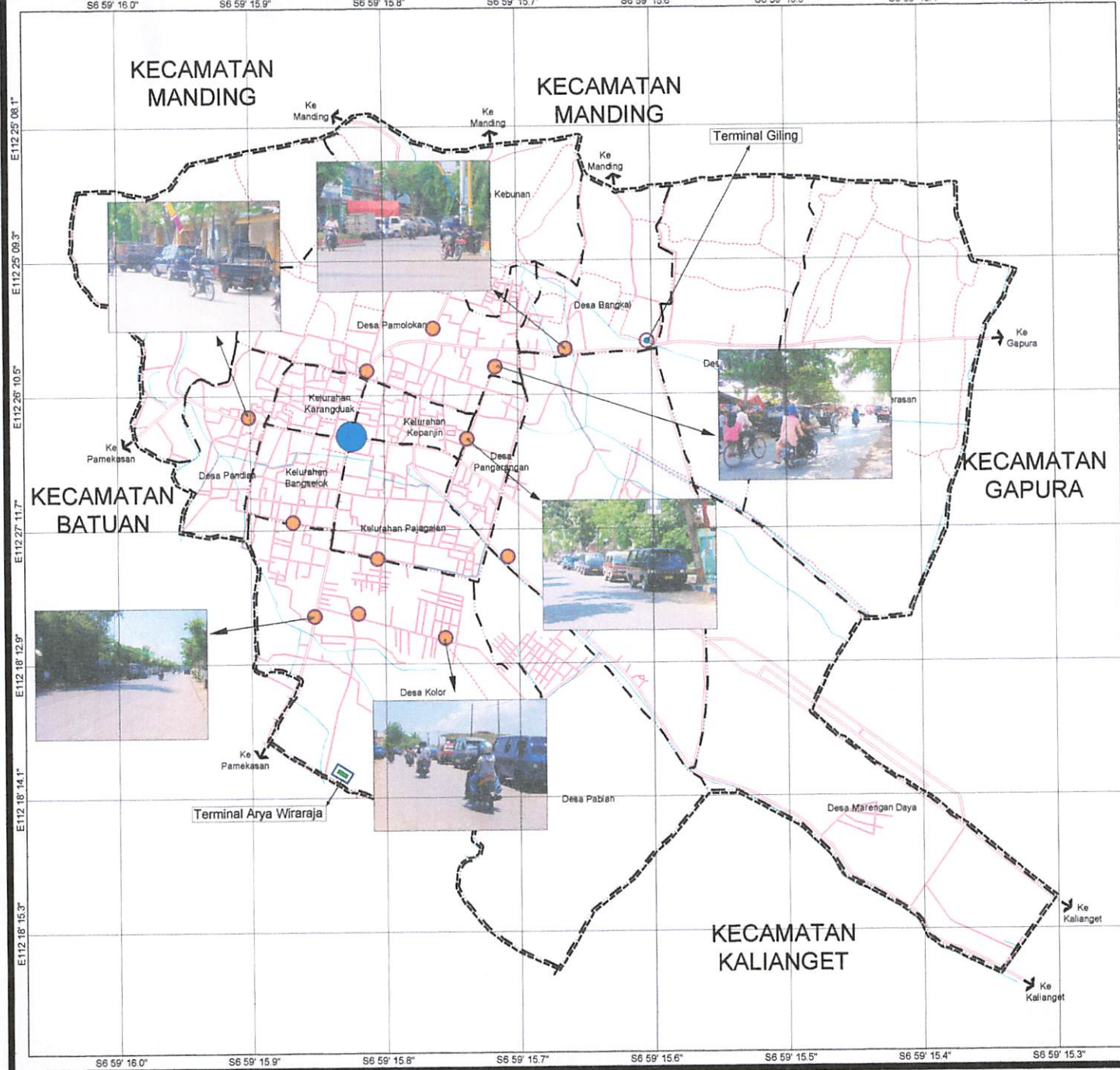
SUMBER PETA : Hasil Survey

SKALA : 1 : 45.000

**RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA**

**TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009**





JUDUL PETA :
TEMPAT MANGKAL ANGKUTAN PEDESAAN

NO. PETA : 2.6

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Pusat Kota
- Terminal Arya Wiraraja
- Terminal Giling
- Titik Lokasi Mangkal Angkutan Pedesaan

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Survey

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Kota yang akan melakukan pergerakan dari Kota Sumenep menuju Kota lainnya baik di dalam maupun ke luar Pulau Madura.

2. Angkutan MPU intern Kabupaten Sumenep atau angkutan pedesaan yang juga dimanfaatkan oleh masyarakat Kota Sumenep.



Gambar 2.3
Tempat Mangkal Pick Up di Wilayah Kota Sumenep

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sumenep bahwa jumlah angkutan pedesaan (angdes) sebanyak 446 unit akan tetapi jumlah kendaraan angkutan pedesaan yang beroperasi secara aktif hanya mencapai 284 unit. Kondisi tersebut belum termasuk angkutan barang baik yang sifatnya transit dengan titik pemindahan tepatnya di sepanjang ruas jalan depan toko-toko maupun lokasi lain yang didistribusikan untuk kebutuhan lokal yang bila dihitung mencapai ratusan pick up sehari. Sementara itu fasilitas-fasilitas pendukung transportasi di Kota Sumenep belum optimal dan memadai sehingga terjadi kemacetan penumpang yang tidak teratur terutama di sepanjang Jalan Trunojoyo dan Jalan Dr. Cipto yaitu tepatnya di sekitar Pasar Anom Kota Sumenep dan Jalan Raya Bangkal depan Pasar Bangkal atau Terminal Bangkal. Untuk lokasi Terminal Wiraraja yang letaknya di Desa Kolor tidak didukung oleh sistem transportasi yang terintegrasi, baik dari segi jaringan jalan maupun interaksinya dengan bangkitan transportasi seperti pasar, kegiatan bongkar muat barang, rumah sakit, daerah perkantoran serta belum adanya trayek untuk wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Di wilayah Kabupaten Sumenep terdapat 8 jenis trayek angkutan pedesaan dimana masing-masing trayek angkutan tersebut memiliki jalur yang berbeda.

Konsep yang akan melingkupi pengetahuan dan ketrampilan yang akan dipelajari siswa. Hal ini akan sangat penting dalam menentukan strategi pembelajaran yang akan digunakan. Hal ini akan sangat penting dalam menentukan strategi pembelajaran yang akan digunakan.



Gambar 1.1
 Diagram yang menunjukkan proses pembelajaran

Proses pembelajaran adalah suatu rangkaian kegiatan yang dilakukan oleh pendidik dan peserta didik untuk mencapai tujuan pembelajaran. Proses pembelajaran melibatkan berbagai aspek, seperti materi, metode, media, dan evaluasi. Proses pembelajaran yang efektif akan menghasilkan peningkatan kemampuan dan keterampilan peserta didik. Proses pembelajaran yang efektif akan menghasilkan peningkatan kemampuan dan keterampilan peserta didik.

Hal yang harus diperhatikan dalam proses pembelajaran adalah kualitas sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya, yaitu pendidik dan peserta didik. Kualitas sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya, yaitu pendidik dan peserta didik.

Untuk lebih jelasnya mengenai jalur angkutan umum di wilayah Kabupaten Sumenep dapat dilihat pada tabel 2.9 dan Peta 2.7 jalur angkutan umum pedesaan yang melintas di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Tabel 2.9
Jalur/Trayek Angkutan Pedesaan
Di Wilayah Kabupaten Sumenep
Tahun 2007

No	Trayek / Jurusan	Kode	Total Armada (Unit)	Armada Aktif (Unit)
1.	Sumenep – Kalianget	0	95	31
2.	Sumenep – Gapura – Batang-Batang - Dungkek	P	134	83
3.	Sumenep – Batang-Batang - Lombang	P.1	9	9
4.	Sumenep - Tanjung	Q	15	15
5.	Sumenep – Bluto - Moncek	Q.1	35	20
6.	Sumenep – Rubaru - Ambunten	R.1	37	35
7.	Sumenep – Guluk-Guluk - Pragaan	S	115	85
8.	Sumenep – Saronggi – Ganding	V	6	6
	Jumlah		446	284

Sumber : Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Daerah, Kabupaten Sumenep, 2007

2.4.1.3 Prasarana Transportasi Penunjang Angkutan Kota

Prasarana transportasi penunjang angkutan kota yang ada di daerah Kota sumenep terdiri dari terminal dan perlengkapan jalan yang terdiri dari traffic light, rambu-rambu lalu lintas dan beberapa papan penunjuk arah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut :

a. Terminal

Terminal merupakan salah satu prasarana transportasi penunjang kegiatan utama suatu kota terutama kegiatan orang dan barang yang memiliki fungsi sebagai pengendali arus kendaraan penumpang angkutan umum sehingga terminal juga merupakan lokasi pengumpulan serta penyebaran penumpang. Menurut Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Kabupaten Sumenep Tahun 2003-2013, dalam melayani kebutuhan pergerakan penduduk, pertimbangan lokasi terminal dan jaringan pelayanan angkutan umum adalah sebagai berikut :

... (text is mirrored and difficult to read) ...

Table 2.9
 ... (text is mirrored) ...

No	Uraian	Saldo	Saldo
1	...	0	0
2	...	0	0
3	...	0	0
4	...	0	0
5	...	0	0
6	...	0	0
7	...	0	0
8	...	0	0
	Jumlah	0	0

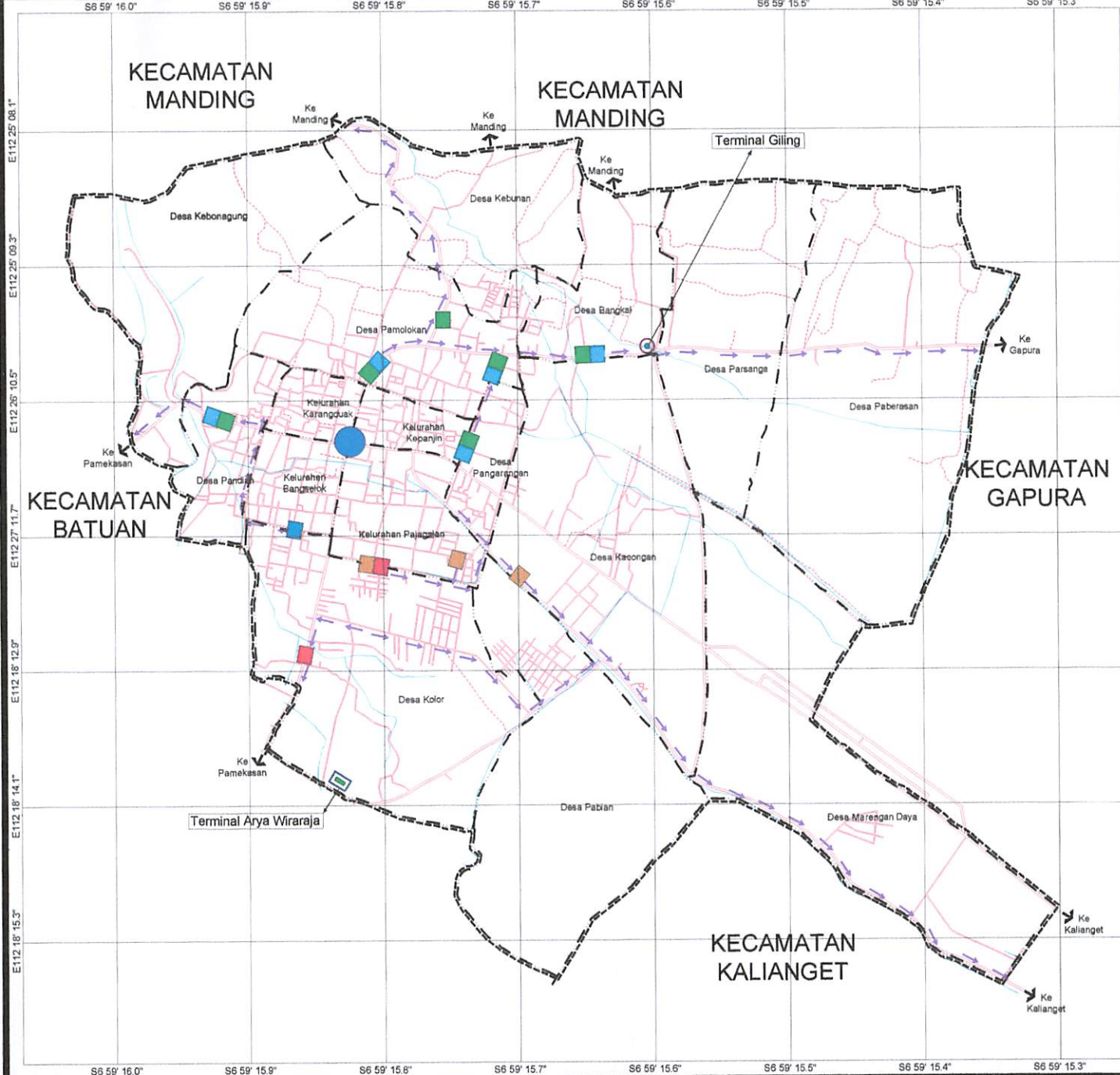
... (text is mirrored) ...

3.4.3.3. ... (text is mirrored) ...

... (text is mirrored) ...

3.4.3.4. ... (text is mirrored) ...

... (text is mirrored) ...



JUDUL PETA :
**JALUR ANGKUTAN PEDESAAN
 DI WILAYAH PERKOTAAN SUMENEP**

NO. PETA : 2.7

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Pusat Kota
- Terminal Arya Wiraraja
- Terminal Giling
- Trayek Menuju Kecamatan Manding
- Trayek Menuju Kecamatan Kaliasnet
- Trayek Menuju Kecamatan Gapura
- Trayek Menuju Kecamatan Lenteng
- Trayek Menuju Kecamatan Saronggi / Kabupaten Pamekasan

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Survey

SKALA: 1 : 45.000

**RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA**

**TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009**

1. Terminal berlokasi dekat dengan pusat kegiatan
2. Terminal sebaiknya berlokasi di sekitar daerah yang masuk ke dalam dari Jalan utama dengan tidak menimbulkan permasalahan lalu lintas.

Di Kota Sumenep terdapat dua buah terminal penumpang angkutan umum yang masing-masing terdapat di Desa Kolor yaitu Terminal Arya Wiraraja yang merupakan Terminal bus tipe B yang melayani penumpang antar kota dan antar propinsi. Terminal ini juga digunakan oleh sebagian angkutan desa sebagai tempat pemberhentian penumpang bagi penumpang yang ingin melanjutkan tujuannya ke luar kota dengan menggunakan angkutan bus.



Gambar 2.4
Terminal Arya Wiraraja

Selain Terminal Arya Wiraraja terdapat pula satu buah terminal tipe C yang berada di Desa Bangkal yang merupakan tempat pemberhentian angkutan pedesaan yang menghubungkan Kota Sumenep dengan Kecamatan-Kecamatan lainnya yang letaknya di sebelah timur dan sebelah utara Kota Sumenep. Keberadaan Terminal tersebut tidak digunakan sebagaimana fungsinya karena para pengemudi atau supir angkutan pedesaan dalam mencari penumpang dengan cara mangkal di tempat yang sekiranya dengan mudah mendapatkan calon penumpang, akibatnya keberadaan Terminal Bangkal tersebut berubah fungsi menjadi Pasar sapi dimana khusus pada hari kamis terminal tersebut sangat ramai dikunjungi oleh masyarakat dari seluruh pelosok Kabupaten Sumenep sehingga terkadang menimbulkan kemacetan arus lalu lintas di daerah pasar tersebut. Berdasarkan atas hal tersebut maka perlu tindakan khusus dari Pemerintah Kota Sumenep khususnya instansi terkait agar menertibkan angkutan pedesaan dengan

cara mangkal di tempat yang telah disediakan. Keberadaan terminal di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dilihat pada peta 2.8

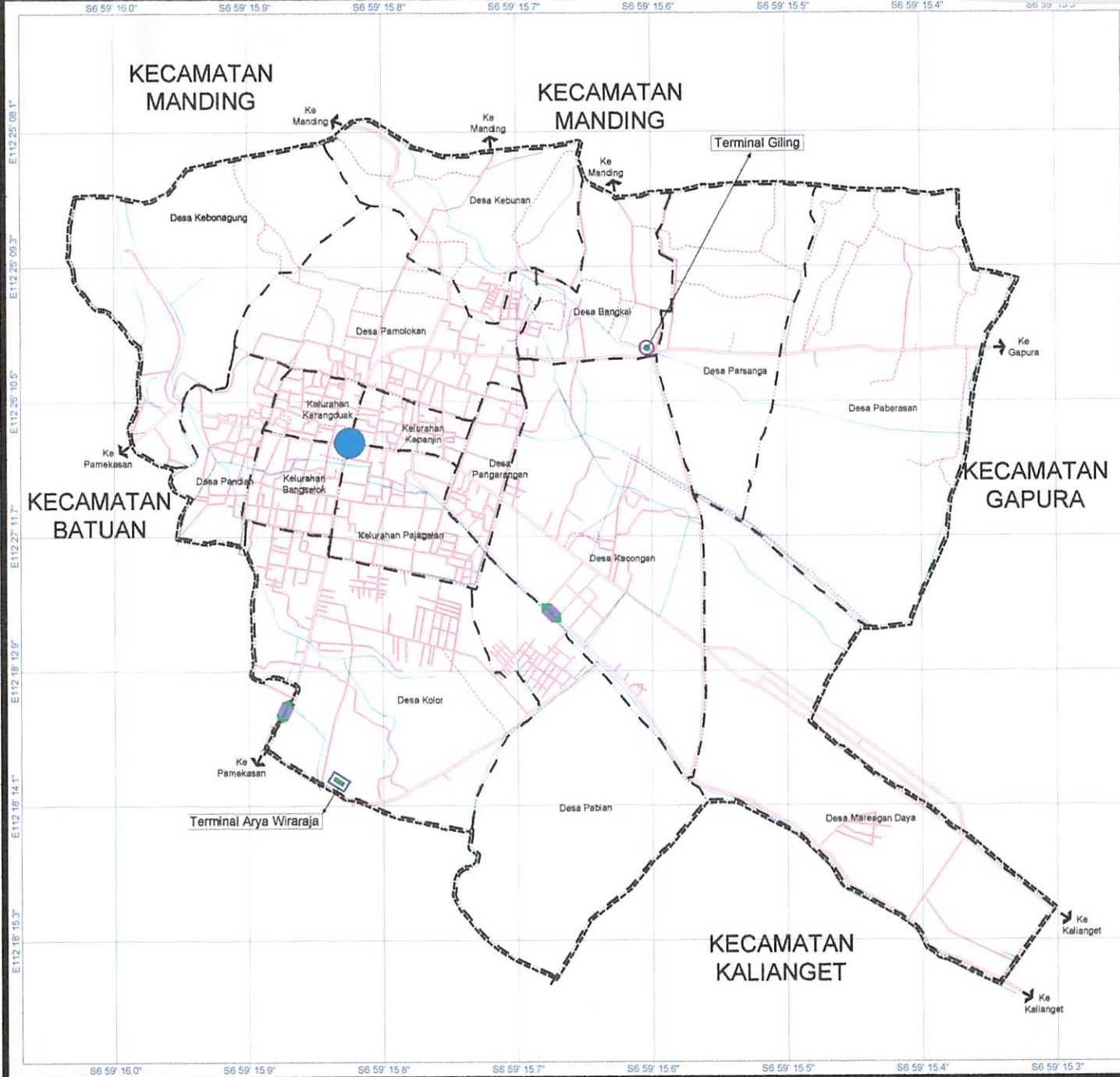


Gambar 2.5
Terminal Bangkal

b. Perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep terdiri dari beberapa komponen diantaranya adalah lampu pengatur lalu lintas atau traffic light, marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas dimana penataan komponen tersebut disesuaikan dengan fungsi sebagaimana mestinya. Penggunaan sinyal sebagai pengatur lampu lalu lintas atau traffic light sangat diperlukan dan ditempatkan pada daerah persimpangan guna mengantisipasi terjadinya konflik lalu lintas contohnya terjadinya crossing kendaraan, dll selain itu juga dapat mengurangi kemacetan akibat adanya ketidakaturan arus lalu lintas.

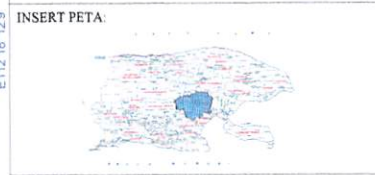
Pada prinsipnya lampu pengatur lalu lintas atau traffic light merupakan pengatur lama pergerakan kendaraan dalam setiap fasa dibandingkan dengan volume lalu lintas pada masing-masing jalan yang bertemu pada persimpangan jalan untuk memperkecil kemungkinan terjadinya resiko kecelakaan lalu lintas atau crossing kendaraan. Adapun cara kerja lampu pengatur lalu lintas atau traffic light adalah dengan memanfaatkan periode waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh warna yang dipancarkannya yang disebut dengan panjang putaran atau panjang jalur (*cycle length*) yang terdiri dari beberapa fase dimana akan terjadi gerakan satu atau lebih kendaraan.



JUDUL PETA :
**PRASARANA TRASPORTASI PENUNJANG
 ANGKUTAN UMUM**

NO. PETA : 2.8

- LEGENDA :
- Batas Kecamatan
 - Batas Desa
 - Batas Wilayah Perencanaan
 - Jalan Aspal
 - Jalan Makadam
 - Sungai
 - Pusat Kota
 - Terminal Arya Wiraraja
 - Terminal Giling
 - Halte



SUMBER PETA: Hasil Survey

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009

E112 25 08.1
 E112 25 09.3
 E112 25 10.5
 E112 27 11.7
 E112 18 12.9
 E112 18 14.1
 E112 18 15.3

S6 59' 16.0" S6 59' 15.9" S6 59' 15.8" S6 59' 15.7" S6 59' 15.6" S6 59' 15.5" S6 59' 15.4" S6 59' 15.3"

Wilayah Kecamatan Kota Sumenep memiliki perlengkapan jalan yang salah satunya yaitu penempatan lampu lalu lintas atau traffic light yang salah satunya terdapat di beberapa jalan di antaranya terdapat di Jalan Diponegoro, Jalan Panglima Sudirman, Jalan Diponegoro, Jalan Trunojoyo dan Jalan Halim Perdana Kusuma. Selain lampu pengatur lalu lintas atau traffic light atau signed, rambu-rambu yang ada dalam wilayah Kota Sumenep terdiri dari rambu larangan, rambu penunjuk arah dan rambu peringatan juga menjadi elemen penting dalam upaya pengatur lalu lintas dan untuk lampu lalu lintas yang terdapat di Kota Sumenep jumlahnya sudah cukup banyak hanya lampu penerang jalan yang perlu dilakukan penambahan di tiap-tiap ruas jalan khususnya ruas jalan yang dilalui oleh angkutan umum dimana penambahan lampu jalan tersebut merupakan salah satu rencana kebijakan dalam sektor transportasi yang terdapat dalam RUTRK Kota Sumenep.

2.4.2 Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum

Karakteristik pelayanan angkutan umum ini akan menjelaskan tentang karakteristik pola pelayanan dari tiap-tiap angkutan umum yaitu karakteristik pelayanan angkutan becak, ojek dan angkutan pedesaan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

2.4.2.1 Tingkat Pelayanan Becak

Becak merupakan angkutan umum roda tiga yang dijalankan dengan tenaga manusia dimana berdasarkan hasil studi dan penelitian di berbagai Kota di Negara kita menunjukkan bahwa becak sangat dibutuhkan keberadaannya oleh masyarakat kota sebagai moda angkutan umum dengan kapasitas penumpang 2 sampai 3 penumpang dengan karakteristik pelayanan yang berbeda dengan moda angkutan umum yang lainnya. Tarif biaya perjalanan pengguna becak menggunakan cara kesepakatan hasil tawar menawar antara pengemudi becak dengan calon penumpangnya dimana beberapa faktor penentu besar kecilnya tarif perjalanan dipengaruhi oleh jarak tempuh semakin jauh jarak tempuh maka semakin mahal atau tinggi tarifnya, topografi wilayah (kemiringan jalan) dan

Selain itu, komposisi warna dan bentuk yang digunakan dalam desain komunikasi massa juga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap persepsi masyarakat. Warna-warna yang cerah dan kontras cenderung menarik perhatian, sementara warna-warna yang lembut dan tenang memberikan kesan yang lebih profesional dan terpercaya. Selain itu, penggunaan font yang legible dan konsisten juga sangat penting untuk memastikan pesan dapat diterima dengan baik oleh target audiens.

2.4.3. Perencanaan dan Pelaksanaan Kampanye

Setelah selesai melakukan riset pasar, langkah berikutnya adalah merencanakan dan melaksanakan kampanye komunikasi massa. Perencanaan meliputi menentukan tujuan kampanye, mengidentifikasi target audiens, memilih saluran komunikasi yang tepat, dan mengalokasikan anggaran. Pelaksanaan meliputi kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk menyampaikan pesan ke target audiens, seperti iklan, siaran langsung, dan media sosial.

2.4.3.1. Menentukan Tujuan dan Sasaran

Langkah pertama dalam merencanakan kampanye komunikasi massa adalah menentukan tujuan dan sasaran. Tujuan kampanye harus spesifik, terukur, dapat dicapai, relevan, dan memiliki batas waktu. Sasaran kampanye adalah kelompok target yang akan menerima pesan komunikasi massa. Setelah tujuan dan sasaran ditentukan, langkah berikutnya adalah memilih saluran komunikasi yang tepat. Saluran komunikasi massa yang tersedia meliputi iklan cetak, iklan televisi, iklan radio, siaran langsung, dan media sosial. Pemilihan saluran komunikasi massa harus didasarkan pada karakteristik target audiens, anggaran, dan jenis pesan yang akan disampaikan.

kondisi cuaca. Pada waktu cuaca baik maka tarif yang berlaku relative normal, akan tetapi jika cuaca buruk (seperti musim hujan) maka tarif angkutan becak akan cenderung naik atau lebih tinggi. Ongkos atau tarif angkutan becak rata-rata untuk jarak dekat sebesar Rp. 3000,00 dan untuk perjalanan jarak jauh sebesar Rp. 5000,00 sampai Rp. 7500, 00.

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum dapat diketahui bahwa masyarakat memerlukan waktu tunggu sampai 5 menit untuk mendapatkan becak dengan cara memanggil kendaraan beroda tiga ini dari pinggir jalan atau langsung menuju ke tempat lokasi pangkalan becak. Tabel di bawah ini akan menjelaskan tentang karakteristik pelayanan angkutan becak di wilayah Kota Sumenep.

Tabel 2.10
Karakteristik Umum Pelayanan Angkutan Becak
Tahun 2007

No	Atribut Pelayanan	Keterangan
1.	Kecepatan rata-rata	8 – 9 km/jam
2.	Percepatan kendaraan	Sangat rendah
3.	Kapasitas penumpang	2 – 3 orang
4.	Ongkos perjalanan rata-rata	Rp. 4000,00 – Rp. 7000,00
5.	Jenis pelayanan	Angkutan jarak dekat dan bersifat dari pintu ke pintu
6.	Cara mendapatkan becak	Dipanggil dari tepi jalan atau dipanggil dari tempat mangkal becak
7.	Range jarak pelayanan rata-rata	< 0,5 km sampai 5 km
8.	Waktu tunggu untuk mendapatkan becak	0 sampai 5 menit
9.	Jenis perjalanan yang umumnya dilayani	Rumah, sekolah, Pasar

Sumber : Hasil Survey

Daerah pelayanan becak yang ada saat ini cenderung tetap dengan didasari oleh semacam “kode etik” antar pengemudi becak yaitu adanya perasaan segan dari seorang pengemudi becak terhadap pengemudi becak yang lainnya untuk pindah ke lokasi lain yang mungkin lebih menguntungkan. Apabila seorang pengemudi becak berpindah tempat pangkalannya berarti masuk ke suatu lingkungan yang asing baginya dan tentu saja akan memerlukan sedikit banyak

komponen utama. Untuk tujuan ini, perlu dilakukan penelitian mendalam mengenai struktur organisasi, sistem manajemen, dan budaya organisasi. Selain itu, perlu juga dilakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan organisasi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang berguna bagi para praktisi dan akademisi.

Penelitian ini akan dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Metode yang digunakan adalah wawancara mendalam, observasi, dan studi dokumen. Sampel yang dipilih adalah para manajer dan karyawan di perusahaan tersebut. Data yang diperoleh akan dianalisis secara tematik untuk mengidentifikasi tema-tema yang muncul. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi pengembangan organisasi.

Tabel 3.10
Struktur Organisasi Perusahaan X

No	Nama Jabatan	Uraian Tugas
1	Direktur	Menentukan visi, misi, dan tujuan organisasi
2	Manajer	Menyusun rencana strategis dan operasional
3	Koordinator	Mengawasi dan mengkoordinasikan kegiatan departemen
4	Supervisor	Mengawasi dan mengkoordinasikan kegiatan tim
5	Operator	Melaksanakan tugas-tugas operasional
6	Manajemen	Mengelola sumber daya organisasi
7	Keuangan	Mengelola keuangan organisasi
8	Marketing	Mengembangkan pasar organisasi
9	Manajemen	Mengelola sumber daya organisasi
10	Keuangan	Mengelola keuangan organisasi
11	Marketing	Mengembangkan pasar organisasi
12	Manajemen	Mengelola sumber daya organisasi
13	Keuangan	Mengelola keuangan organisasi
14	Marketing	Mengembangkan pasar organisasi
15	Manajemen	Mengelola sumber daya organisasi
16	Keuangan	Mengelola keuangan organisasi
17	Marketing	Mengembangkan pasar organisasi
18	Manajemen	Mengelola sumber daya organisasi
19	Keuangan	Mengelola keuangan organisasi
20	Marketing	Mengembangkan pasar organisasi

Penelitian ini akan dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Metode yang digunakan adalah wawancara mendalam, observasi, dan studi dokumen. Sampel yang dipilih adalah para manajer dan karyawan di perusahaan tersebut. Data yang diperoleh akan dianalisis secara tematik untuk mengidentifikasi tema-tema yang muncul. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi pengembangan organisasi.

waktu lagi untuk beradaptasi dengan lingkungan barunya tersebut, Oleh karena itu mereka lebih senang tetap berkumpul dengan sesama pengemudi becak yang lama dikenalnya.

Pangkalan becak merupakan lokasi utama untuk mendapatkan calon penumpang dan juga berfungsi sebagai tempat istirahat dimana sistem antrian atau sistem bergilir yang diterapkan oleh para pengemudi angkutan becak dalam mendapatkan calon penumpang dengan tujuan pemerataan pendapatan antar pengemudi becak yang ada, Dengan demikian akan terbentuk pola pergerakan dari lokasi mangkal menuju tempat tujuan dan berakhir pada lokasi mangkal lagi. Adapun lokasi yang biasanya menjadi lokasi pangkalan angkutan becak adalah tempat pemberhentian angkutan umum bermotor (bus dan angkutan pedesaan) dan di sekitar fasilitas umum seperti sekolah, perkantoran, pertokoan, dll dimana rata-rata para pengemudi becak beroperasi di Pasar Anom karena sangat mudah dalam mendapatkan calon penumpang. Salah satu tempat mangkal becak di wilayah Kota Sumenep dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Gambar 2.6
Salah Satu Tempat Mangkal Becak
Di Wilayah Kota Sumenep

a. Daerah Karakteristik Daerah Operasi Pelayanan

Berdasarkan data yang diperoleh melalui survey di lapangan dapat diketahui bahwa rata-rata para pengemudi angkutan becak tidak memiliki wilayah operasi yang tetap atau dengan kata lain wilayah operasi mereka ditentukan berdasarkan

... dan ...

... dan ...



... dan ...

... dan ...

... dan ...

kesepakatan bersama. Jika seorang pengemudi becak memulai “kariernya” di suatu kawasan tertentu, maka pengemudi becak tersebut akan cenderung beroperasi di kawasan tersebut secara tetap. Apabila kemudian wilayah pelayanan pengemudi becak tersebut akan pindah, maka pengemudi becak tersebut harus meminta ijin kepada para pengemudi becak lainnya di lingkungan yang baru. Hal ini sudah menjadi kebiasaan mereka dalam penentuan wilayah operasi mereka karena alasan dalam menentukan wilayah operasi adalah sebagai berikut .

- ✚ Tempat tersebut telah terkonsentrasi oleh calon penumpang.
- ✚ Wilayah tersebut merupakan pusat perdagangan atau perbelanjaan yang ramai.
- ✚ Karena daerah tersebut merupakan wilayah perumahan atau permukiman penduduk.
- ✚ Daerah fasilitas pendidikan atau sekolah.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.11 dan 2.12 dibawah ini .

Tabel 2.11
Penentu Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Alasan Penentuan Daerah Operasi Pelayanan Becak	Jumlah responden
1.	Kemauan Sendiri	91
2.	Ditentukan oleh Pemilik becak/juragan	4
3.	Pemerintah Daerah	-
Jumlah		95

Sumber : Hasil Survey

Tabel 2.12
Alasan Pemilihan Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Alasan Pemilihan Daerah Operasi Pelayanan Becak	Jumlah responden
1.	Daerah Perumahan/permukiman	34
2.	Daerah Pusat Perdagangan/perbelanjaan	41
3.	Daerah fasilitas pendidikan/sekolah	12
4.	Lain-lain	8
Jumlah		95

Sumber : Hasil Survey

kepercayaan dan keyakinan yang kuat terhadap kemampuan diri sendiri dan orang lain. Hal ini dapat meningkatkan motivasi dan semangat kerja, serta meningkatkan produktivitas dan efisiensi kerja. Dengan demikian, kepemimpinan yang efektif dapat meningkatkan kinerja organisasi secara keseluruhan.

Keberhasilan kepemimpinan sangat dipengaruhi oleh kemampuan pemimpin dalam memahami dan mengelola sumber daya manusia. Pemimpin yang efektif harus mampu menginspirasi, memotivasi, dan membimbing bawahan untuk mencapai tujuan organisasi. Selain itu, pemimpin juga harus mampu berkomunikasi dengan baik dan membangun hubungan yang harmonis dengan bawahan.

Keberhasilan kepemimpinan juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain, seperti situasi organisasi, budaya organisasi, dan karakteristik bawahan. Oleh karena itu, pemimpin harus mampu beradaptasi dengan perubahan yang terjadi di lingkungan organisasi.

Tabel 3.11
 Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan Kepemimpinan

No	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan Kepemimpinan	Skor
1	Kemampuan Pemimpin	40
2	Kemampuan Komunikasi	4
3	Kemampuan Mengelola Sumber Daya Manusia	20
	Jumlah	

Tabel 3.12
 Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan Organisasi

No	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan Organisasi	Skor
1	Kemampuan Pemimpin	40
2	Kemampuan Komunikasi	4
3	Kemampuan Mengelola Sumber Daya Manusia	12
4	Kemampuan Mengelola Keuangan	2
	Jumlah	60

b. Jumlah dan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dengan cara menyebarkan kuisioner kepada 95 para pengemudi becak yang menjadi responden maka dapat diketahui jumlah perjalanan angkutan umum tersebut yang dilakukan dalam sehari. Sebanyak 39 responden pengemudi angkutan becak melakukan perjalanan kurang dari 5 kali dalam sehari yang disebabkan karena beberapa faktor antara lain :

- ✚ Faktor usia yang tidak memungkinkan untuk mengayuh becak.
- ✚ Selain berprofesi sebagai pengemudi angkutan becak, mereka memiliki sambilan pekerjaan yaitu bermata pencaharian sebagai tukang bangunan dan petani atau bercocok tanam.

56 responden lainnya melakukan perjalanan lebih dari 7 kali dalam sehari dimana dalam pengemudi becak melakukan perjalanan berdasarkan tujuan penumpang dalam melakukan pergerakan dan apabila telah sampai ke tempat tujuan penumpang maka pengemudi becak tersebut kembali ke tempat asalnya atau tempat mangkalnya kecuali menemukan calon penumpang baru untuk diantar ke tempat tujuan penumpang tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.13
Jumlah Perjalanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Jumlah Perjalanan	Jumlah Responden
1.	< 5	39
2.	> 5	56
Jumlah		95

Sumber : Hasil Quisioner

Berdasarkan tabel jumlah perjalanan diatas, dapat pula diketahui jumlah pengemudi angkutan becak dalam melakukan perjalanan berdasarkan tujuan masing-masing penumpang yang menggunakan jasa pelayanan angkutan becak dimana tujuan perjalanan tersebut berdasarkan 3 aktifitas kegiatan rutin dan aktifitas utama yang dilakukan oleh masyarakat sehari-hari. Berdasarkan hasil kuisioner yang telah disebarkan dapat diketahui bahwa sebanyak 19 responden

pengemudi becak melayani penumpang dengan tujuan bekerja, sebanyak 23 responden melayani penumpang dengan tujuan sekolah dan sebanyak 29 responden melayani pergerakan masyarakat untuk berbelanja dan sisanya sebanyak 24 responden pengemudi becak melayani pergerakan dengan tujuan ketiga kegiatan utama masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.14
Tujuan Perjalanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Tujuan Perjalanan	Jumlah Responden
1.	Bekerja	19
2.	Sekolah	23
3.	Belanja	29
4.	Lain-lain	24
Jumlah		95

Sumber : Hasil Quisioner

c. Tingkat Sosial Ekonomi

Tingkat penghasilan angkutan becak merupakan hal yang penting dalam mengetahui tingkat pelayanan suatu angkutan umum dimana tingkat penghasilan yang diperoleh oleh para pengemudi angkutan becak dipengaruhi oleh beberapa faktor yang salah satunya adalah jumlah jam kerja para pengemudi becak tiap harinya dan ada tidaknya pekerjaan sampingan oleh para pengemudi angkutan tersebut.

Berdasarkan penyebaran quisioner yang telah dilakukan kepada para pengemudi angkutan becak, dapat diketahui bahwa sebanyak 42 responden memiliki penghasilan setiap hari sebanyak <Rp. 25.000,00 sedangkan 53 responden memiliki penghasilan sebesar >Rp. 25.000,00 yang sudah termasuk penghasilan sambilan. Tingkat penghasilan yang diperoleh dari pekerjaan utama sebagai pengemudi angkutan becak dan pekerjaan sampingan sebagai buruh petani dan tukang bangunan dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

... ..

Table 1.

...
1	...	...
2	...	...
3	...	...
4	...	...
5	...	...
6	...	...

...

...

...

...

Tabel 2.15
Tingkat Penghasilan Pengemudi Angkutan Becak/Hari
Tahun 2007

No	Tingkat Pendapatan	Jumlah Responden
1.	< Rp 25.000	41
3.	> Rp. 25.000	54
Jumlah		95

Sumber : Hasil Quisioner

Tingkat pengeluaran para pengemudi becak juga bervariasi tergantung jumlah anggota keluarga yang dimiliki dimana berdasarkan hasil survey dapat diketahui bahwa rata-rata tingkat pengeluaran pengemudi becak/hari sebesar Rp 15.000.00-. Untuk lebih jelasnya tentang tingkat pengeluaran para pengemudi angkutan becak dapat dilihat pada tabel 2.16 di bawah ini :

Tabel 2.16
Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Becak/Hari
Tahun 2007

No	Tingkat Pengeluaran	Jumlah Responden
1.	< Rp 15.000,00	57
3.	> Rp. 15.000,00	38
Jumlah		95

Sumber : Hasil Quisioner

d. Aspirasi Pengemudi Becak Akan Diadakannya Angkutan Kota

Selain menguraikan tentang daerah operasi, jumlah dan tujuan perjalanan, karakteristik sosial ekonomi pengemudi angkutan becak terhadap terhadap tingkat pelayanan yang dimiliki dari angkutan tersebut juga membahas tentang tanggapan pengemudi angkutan becak sehubungan dengan rencana pengembangan angkutan Kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Hasil quisioner menunjukkan bahwa sebanyak 34 responden setuju akan dikembangkannya angkutan kota dengan syarat antar pengemudi angkutan kota dan angkutan becak saling membantu dan bekerja sama demi kelancaran transportasi dengan bantuan pemerintah agar dapat membagi wilayah operasional secara adil. Sebanyak 42 responden menyatakan bahwa pengemudi angkutan becak tidak setuju dengan rencana pengembangan angkutan kota tersebut dengan alasan nantinya para penumpang akan beralih menggunakan jasa angkutan kota dan angkutan becak akan sepi dari penumpang

Tabel 2.16
 Rincian Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007

No	Kategori Anggaran	Jumlah
1	Anggaran Pendapatan	1.200.000.000
2	Anggaran Belanja	1.200.000.000
	Jumlah	

Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007, yang terdapat dalam tabel tersebut, menunjukkan bahwa total anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007 adalah Rp 1.200.000.000,-. Anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007, yang terdapat dalam tabel tersebut, menunjukkan bahwa total anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007 adalah Rp 1.200.000.000,-.

Tabel 2.17
 Rincian Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007

No	Kategori Anggaran	Jumlah
1	Anggaran Pendapatan	1.200.000.000
2	Anggaran Belanja	1.200.000.000
	Jumlah	

4. Analisis Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kabupaten Karangasem

Salah satu indikator untuk mengukur tingkat keberhasilan pelaksanaan anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007 adalah dengan melihat realisasi anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007. Realisasi anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007, yang terdapat dalam tabel tersebut, menunjukkan bahwa total realisasi anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007 adalah Rp 1.200.000.000,-. Realisasi anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007, yang terdapat dalam tabel tersebut, menunjukkan bahwa total realisasi anggaran pendapatan dan belanja daerah Kabupaten Karangasem Tahun 2007 adalah Rp 1.200.000.000,-.

sehingga akan mengurangi pendapatan/penghasilan para pengemudi angkutan becak tersebut sedangkan 19 responden lainnya tidak memberikan tanggapan terhadap pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelas tentang pendapat pengemudi angkutan becak terhadap pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.17
Aspirasi Pengemudi Becak
Akan Diadakannya Angkutan Kota
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden
1.	Setuju	34
2.	Tidak setuju	42
3.	Tidak menjawab	19
Jumlah		95

Sumber : Hasil Qusioner

2.4.2.2 Tingkat Pelayanan Angkutan Ojek

Ojek merupakan angkutan umum kendaraan roda dua yang memiliki kapasitas penumpang hanya 1 orang yang dapat melayani pergerakan masyarakat dengan tujuan sampai ke pelosok Desa dalam wilayah Kecamatan Kota sampai wilayah Kabupaten Sumenep. Tempat mangkal angkutan ojek yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep hanya terdapat di satu titik yaitu tepatnya di dekat Gapura Terminal Arya Wiraraja dan salah satu tingkat pelayanan ojek adalah tarif dimana tarif dari angkutan ojek belum ditetapkan oleh pemerintah karena ojek merupakan angkutan informal atau angkutan tidak resmi. Untuk karakteristik pelayanan angkutan ojek dapat dilihat pada uraian berikut :

a. Daerah Operasi Pelayanan

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil survey di lapangan berupa quisioner yang dilakukan kepada pengemudi ojek dapat diketahui bahwa mereka memiliki operasi pelayanan yang tetap dimana mereka menentukan daerah operasi pelayanannya di dekat Terminal Arya Wiraraja berdasarkan kesepakatan bersama antar pengemudi ojek dengan alasan bahwa lokasi tersebut merupakan tempat

pendidikan, kesehatan, dan kesejahteraan masyarakat lain yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi lembaga ini. Untuk mendukung terlaksananya tugas pokok dan fungsi lembaga ini, maka diperlukan dukungan dari lembaga lain yang terkait. Untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi lembaga ini, maka diperlukan dukungan dari lembaga lain yang terkait. Untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi lembaga ini, maka diperlukan dukungan dari lembaga lain yang terkait.

Tabel 3.13
 Analisis Perbandingan
 dan Rasio Kinerja Lembaga
 Tahun 2017

Indikator Kinerja Utama	Target	Rasio Kinerja
1.1	100%	100%
1.2	100%	100%
1.3	100%	100%
1.4	100%	100%

3.4.3.2 Analisis Perbandingan dan Rasio Kinerja

(1) Analisis perbandingan dan rasio kinerja lembaga ini dilakukan dengan cara membandingkan hasil kinerja lembaga ini dengan target yang telah ditetapkan dalam rencana strategis lembaga ini. Rasio kinerja adalah perbandingan antara hasil kinerja lembaga ini dengan target yang telah ditetapkan dalam rencana strategis lembaga ini. Rasio kinerja lembaga ini adalah 100%, yang menunjukkan bahwa lembaga ini telah memenuhi target yang telah ditetapkan dalam rencana strategis lembaga ini.

a. Kinerja Operasional

Kinerja operasional lembaga ini diukur berdasarkan indikator yang telah ditetapkan dalam rencana strategis lembaga ini. Indikator kinerja operasional lembaga ini adalah: 1. Jumlah kegiatan yang telah dilaksanakan, 2. Jumlah anggaran yang telah digunakan, dan 3. Jumlah sumber daya manusia yang telah dikerahkan. Berdasarkan indikator tersebut, kinerja operasional lembaga ini dapat dikatakan baik.

penurunan para penumpang atau pemberhentian angkutan bus antar kota/propinsi, dengan demikian para pengemudi ojek dapat dengan mudah mendapatkan calon penumpang yang ingin menggunakan jasa angkutan tersebut.

b. Jumlah dan Tujuan Perjalanan

Pelayanan angkutan ojek sama dengan pelayanan angkutan becak yaitu dapat melayani penumpang sesuai permintaan para penumpang angkutan becak dan bahkan dapat dikatakan juga memiliki sifat door to door. Tabel berikut akan menjelaskan tentang tujuan penumpang yang menggunakan jasa angkutan ojek di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Tabel 2.18
Tujuan Perjalanan Angkutan Ojek
Tahun 2007

No	Tujuan Perjalanan	Jumlah Responden
1.	Dalam Lingkup Kota Sumenep	8
2.	Ke Berbagai Kecamatan Di Kabupaten Sumenep	24
Jumlah		32

Sumber : Hasil Quisioner

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa sebanyak 8 responden pengemudi ojek melayani penumpang dengan tujuan dalam lingkup wilayah Kota Sumenep dan sebanyak 24 responden melayani penumpang dengan tujuan ke berbagai Kecamatan yang ada di wilayah Kabupaten Sumenep dengan alasan angkutan umum yang jalurnya melewati wilayah Kecamatan-Kecamatan yang ada di Kabupaten Sumenep tidak beroperasi pada malam hari, Oleh karena itu penumpang memafaatkan jasa pelayanan angkutan ojek.

Jumlah perjalanan yang dilakukan dalam melayani penumpang berkisar antara 1-3 perjalanan/hari. Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dapat diketahui 10 responden melakukan perjalanan antara 1-3 perjalanan/hari dan sebanyak 22 responden melakukan perjalanan lebih dari 3 kali.

kegiatan yang bersangkutan dengan pelaksanaan kegiatan ini. Untuk itu, perlu dilakukan koordinasi yang baik antara instansi yang bersangkutan dengan instansi yang bersangkutan.

d. **Kelembagaan dan Tata Kelola**

Kelembagaan merupakan aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan kegiatan ini. Untuk itu, perlu dilakukan koordinasi yang baik antara instansi yang bersangkutan dengan instansi yang bersangkutan.

Tabel 2.18
Terdapat Kelembagaan dan Tata Kelola

No	Kelembagaan dan Tata Kelola	Jumlah Responden
1	Terdapat Kelembagaan dan Tata Kelola	8
2	Tidak Terdapat Kelembagaan dan Tata Kelola	24
	Jumlah	32

Hasil analisis data dapat dilihat bahwa sebanyak 8 responden menyatakan bahwa terdapat kelembagaan dan tata kelola yang baik dalam pelaksanaan kegiatan ini. Sedangkan sebanyak 24 responden menyatakan bahwa tidak terdapat kelembagaan dan tata kelola yang baik dalam pelaksanaan kegiatan ini. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak yang perlu dilakukan untuk meningkatkan kelembagaan dan tata kelola dalam pelaksanaan kegiatan ini.

Untuk pelaksanaan yang dilakukan dalam kegiatan ini, perlu dilakukan koordinasi yang baik antara instansi yang bersangkutan dengan instansi yang bersangkutan. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak yang perlu dilakukan untuk meningkatkan koordinasi antara instansi yang bersangkutan dengan instansi yang bersangkutan.

Tabel 2.19
Jumlah Perjalanan Angkutan Ojek
Tahun 2007

No	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Responden
1.	1 - 3	10
2.	> 3	22
Jumlah		32

Sumber : Hasil Quisioner

c. Tingkat Sosial Ekonomi

Jumlah angkutan ojek mencapai 32 unit kendaraan yang beroperasi secara aktif di wilayah Kota Sumenep. Akan tetapi tidak semua kendaraan tersebut mendapatkan penumpang karena selain ojek juga terdapat angkutan umum yang lain untuk mendapatkan calon penumpang. Tingkat pendapatan dan pengeluaran angkutan ojek berbeda-beda. Pada sub bab ini akan dibahas tentang tingkat pendapatan yang diperoleh dan tingkat pengeluaran para pengemudi angkutan ojek di wilayah Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 2.20
Tingkat Penghasilan Angkutan Ojek
Tahun 2007

No	Tingkat Penghasilan	Jumlah Responden
1.	Rp. 10.000 – 25. 000,00-	14
2.	> Rp. 25.000,00-	18
Jumlah		32

Sumber : Hasil Quisioner

Tabel 2.21
Tingkat Pengeluaran Angkutan Ojek
Tahun 2007

No	Tingkat Pengeluaran	Jumlah Responden
1.	Rp. 5.000 – 15.000, 00-	20
2.	> Rp. 15.000,00-	12
Jumlah		32

Sumber : Hasil Quisioner

Dari tabel 2.21 diatas dapat diperoleh bahwa sebanyak 14 responden mendapatkan penghasilan sebanyak Rp. 10.000 – Rp. 25.000/hari sedangkan sebanyak 18 responden mendapatkan penghasilan lebih dari Rp 25.000/hari.

Dari tabel 2.22 diperoleh juga tingkat pengeluaran sebesar Rp. 5.000 – Rp. 15.000 mencapai 20 responden sedangkan tingkat pengeluaran lebih dari Rp. 15.000 sebanyak 12 responden dimana pengeluaran tersebut meliputi biaya bensin, makan, rokok dan keperluan lainnya.

d. Aspirasi Pengemudi Ojek Akan Diadakannya Angkutan Kota

Selain pengemudi angkutan becak, pengemudi angkutan ojek juga mengemukakan aspirasi atau pendapatnya tentang pengembangan angkutan umum yaitu berupa diadakannya angkutan kota di wilayah Kecamatan kota Sumenep. Pendapat tersebut diperoleh dari hasil quisioner yang telah disebarakan kepada pengemudi ojek dan berdasarkan hasil quisioner tersebut dapat diketahui bahwa sebanyak 21 responden pengemudi ojek mengemukakan bahwa mereka tidak setuju apabila angkutan kota beroperasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dengan alasan akan mengurangi tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum yang lain, sedangkan 8 responden lainnya mengemukakan bahwa mereka setuju akan diadakannya angkutan kota di wilayah Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.22
Aspirasi Angkutan Ojek
Akan Diadakannya Angkutan Kota
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden
1.	Setuju	8
2.	Tidak setuju	21
3.	Tidak menjawab	3
Jumlah		32

Sumber : Hasil Qusioner

2.4.2.3 Tingkat Pelayanan Angkutan Pedesaan

Pada uraian berikut akan membahas tentang jumlah dan tujuan perjalanan, jumlah penumpang, tingkat kenyamanan dan keamanan selama menggunakan angkutan umum pedesaan, karakteristik sosial ekonomi pengemudi angkutan pedesaan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut :

1991 - 1992 dengan nilai rata-rata 100,00. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi Indonesia pada tahun 1991-1992 adalah 100,00%.

4. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk menganalisis pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, variabel independen yang digunakan adalah tingkat pertumbuhan ekonomi dan tingkat inflasi, sedangkan variabel dependen adalah tingkat pertumbuhan ekonomi. Hasil analisis regresi linier berganda menunjukkan bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi dipengaruhi secara signifikan oleh tingkat inflasi dan tingkat pertumbuhan ekonomi sebelumnya.

Tabel 3.1

Analisis Regresi Linier Berganda

Model	R	R Square
1	.891	.794
2	.912	.832
3	.921	.848
4	.925	.853

3.3.3.1. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk menganalisis pengaruh beberapa variabel independen terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini, variabel independen yang digunakan adalah tingkat pertumbuhan ekonomi dan tingkat inflasi, sedangkan variabel dependen adalah tingkat pertumbuhan ekonomi.

a. Jumlah dan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan penyebaran quisioner yang telah dilakukan kepada para sopir atau pemilik angkutan pedesaan dapat diketahui jumlah perjalanan angkutan pedesaan dan jumlah penumpang masing-masing angkutan setiap harinya. Dapat diketahui bahwa rata-rata jumlah perjalanan yang ditempuh oleh angkutan pedesaan > 5 RIT/ hari dengan jumlah penumpang > 10 orang penumpang untuk tiap RIT-nya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2.23
Jumlah Perjalanan Angkutan Pedesaan
Di Wilayah Kabupaten Sumenep
Tahun 2007

No	Trayek / Jurusan	Kode	Jumlah perjalanan (PP)		Jumlah responden
			1 - 6	6 - 10	
1.	Sumenep-Kalianget	0	3	6	9
2.	Sumenep-Gapura-Batang-Batang- Dungkek	P	4	5	9
3.	Sumenep-Batang-Batang-Lombang	P.1	4	6	10
4.	Sumenep-Tanjung	Q	3	5	8
5.	Sumenep-Bluto-Moncek	Q.1	4	5	9
6.	Sumenep-Rubaru-Ambunten	R.1	5	6	11
7.	Sumenep-Guluk-Guluk-Pragaan	S	5	3	8
8.	Sumenep-Saronggi-Ganding	V	4	6	10
Jumlah			32	42	74

Sumber : Hasil Survey

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa 42 responden menempuh perjalanan > 6 kali perjalanan dimana perjalanan tersebut ditempuh sampai pada malam hari yaitu pukul 20.00 Wib, Sedangkan 32 responden lainnya menempuh jumlah perjalanan 1 - 6 kali yang beroperasi sampai sore hari yaitu sampai pukul 05.00 Wib dimana jumlah perjalanan tersebut ditentukan berdasarkan jarak angkutan pedesaan dalam melayani penumpang. Menurut para supir angkutan pedesaan, jumlah perjalanan tersebut tidak dapat dipaksakan maksimal dalam satu hari

kegiatan pembelajaran yang telah dilakukan pada saat ini. Untuk meningkatkan kualitas pembelajaran, perlu dilakukan penelitian tindakan kelas yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas pembelajaran. Penelitian tindakan kelas adalah penelitian yang dilakukan oleh guru untuk meningkatkan kualitas pembelajaran di kelasnya. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara sistematis dan terencana untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi guru dalam proses pembelajaran. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara bertahap dan berkelanjutan. Penelitian tindakan kelas dilakukan oleh guru untuk meningkatkan kualitas pembelajaran di kelasnya. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara sistematis dan terencana untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi guru dalam proses pembelajaran. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara bertahap dan berkelanjutan.

Tabel 2.3
 Penelitian Tindakan Kelas
 100% Penelitian Tindakan Kelas
 Tahun 2007

No	Tipe Penelitian	Tahun	Penelitian Tindakan Kelas	
			1 - 4	5 - 10
1	Penelitian Tindakan Kelas	0	2	0
2	Penelitian Tindakan Kelas	4	4	2
3	Penelitian Tindakan Kelas	10	4	0
4	Penelitian Tindakan Kelas	0	1	2
5	Penelitian Tindakan Kelas	10	4	2
6	Penelitian Tindakan Kelas	10	2	0
7	Penelitian Tindakan Kelas	2	2	1
8	Penelitian Tindakan Kelas	7	4	1
	Jumlah		27	12

Sumber: Hasil Penelitian

Penelitian tindakan kelas adalah penelitian yang dilakukan oleh guru untuk meningkatkan kualitas pembelajaran di kelasnya. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara sistematis dan terencana untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi guru dalam proses pembelajaran. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara bertahap dan berkelanjutan. Penelitian tindakan kelas dilakukan oleh guru untuk meningkatkan kualitas pembelajaran di kelasnya. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara sistematis dan terencana untuk memecahkan masalah-masalah yang dihadapi guru dalam proses pembelajaran. Penelitian tindakan kelas dilakukan secara bertahap dan berkelanjutan.

karena para supir juga memperhatikan kondisi kendaraannya karena kendaraan akan cepat rusak apabila dipaksakan bekerja secara maksimal setiap harinya.

Rata-rata perjalanan yang ditempuh tidak sampai dengan tujuan perjalan, apabila selama melakukan perjalanan jumlah penumpangnya sedikit maka supir dengan sengaja mengover atau memindahkan penumpang ke angkutan lainnya dan supir tersebut kembali menuju rute sebelumnya untuk mendapatkan penumpang yang baru. Hal tersebut merupakan suatu kebiasaan yang diterapkan oleh para pengemudi angkutan pedesaan dan perlu kebijaksanaan pemerintah untuk menindak tegas perilaku supir tersebut yang kurang disiplin.

Berdasarkan rata-rata jumlah perjalanan angkutan desa yang ditempuh dalam satu hari, maka dapat dilihat pula rata-rata banyaknya jumlah penumpang yang menggunakan angkutan pedesaan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.24
Jumlah Penumpang Angkutan Pedesaan Selama 1 Rit/Hari
Tahun 2007

No	Trayek / Jurusan	Jumlah Responden		
		Penumpang 1 – 10	Penumpang > 10	Jumlah
1.	Sumenep - Kalianget	3	6	9
2.	Sumenep - Gapura - Batang-Batang - Dungkek	3	4	7
3.	Sumenep-Batang-Batang-Lombang	4	6	10
4.	Sumenep - Tanjung	5	3	8
5.	Sumenep - Bluto - Moncek	2	6	8
6.	Sumenep - Rubaru - Ambunten	4	8	12
7.	Sumenep - Guluk-Guluk - Pragaan	5	6	11
8.	Sumenep - Saronggi - Ganding	4	5	9
Jumlah		30	44	74

Sumber: Hasil Survey

Pada tabel diatas dapat dilihat rata-rata jumlah penumpang angkutan desa dalam satu kali perjalanan pulang pergi yang memiliki kapasitasnya 1-10 orang

berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian ini menunjukkan bahwa

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

Tabel 3.14

Analisis Regresi Linier Berganda terhadap Variabel-variabel Independen

No	Variabel-variabel Independen	Koefisien Regresi	
		b_1	b_2
1	... (text is very faint)	...	...
2	... (text is very faint)	...	...
3	... (text is very faint)	...	...
4	... (text is very faint)	...	...
5	... (text is very faint)	...	...
6	... (text is very faint)	...	...
7	... (text is very faint)	...	...
8	... (text is very faint)	...	...
9	... (text is very faint)	...	...
10	... (text is very faint)	...	...
11	... (text is very faint)	...	...
12	... (text is very faint)	...	...
13	... (text is very faint)	...	...
14	... (text is very faint)	...	...
15	... (text is very faint)	...	...
16	... (text is very faint)	...	...
17	... (text is very faint)	...	...
18	... (text is very faint)	...	...
19	... (text is very faint)	...	...
20	... (text is very faint)	...	...
21	... (text is very faint)	...	...
22	... (text is very faint)	...	...
23	... (text is very faint)	...	...
24	... (text is very faint)	...	...
25	... (text is very faint)	...	...
26	... (text is very faint)	...	...
27	... (text is very faint)	...	...
28	... (text is very faint)	...	...
29	... (text is very faint)	...	...
30	... (text is very faint)	...	...

... (text is very faint and partially illegible)

... (text is very faint and partially illegible)

penumpang yaitu sebesar 30 responden dan untuk angkutan pedesaan yang kapasitas penumpangnya lebih dari 10 penumpang dalam 1 kali perjalanan sebesar 44 responden.

b. **Tingkat Kenyamanan dan Keamanan Angkutan Pedesaan**

Tingkat kenyamanan dan keamanan selama menggunakan jasa angkutan pedesaan sangat berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi dimana yang menjadi parameter bagi tingkat kenyamanan angkutan pedesaan adalah kapasitas tempat duduk, karakter supir dalam mengemudikan angkutannya dan kondisi angkutan itu sendiri

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa sebanyak 24 responden menyatakan nyaman menggunakan angkutan pedesaan dan sebesar 76 responden menyatakan tidak nyaman dengan alasan bahwa sebesar 9 responden mengemukakan bahwa pengemudi angkutan pedesaan tersebut sering ngawur/ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutannya dan 36 responden memiliki alasan bahwa selama menggunakan angkutan pedesaan penumpang yang lain membawa barang yang terlalu banyak dan terkadang menimbulkan bau yang kurang sedap misalnya bau ikan yang dibawa oleh masyarakat pedesaan untuk dijual ke pasar, dll sehingga menimbulkan rasa ketidaknyamanan di dalam angkutan tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel tingkat kenyamanan penumpang angkutan pedesaan di bawah ini :

Tabel 2.25
Tingkat Kenyamanan Penumpang Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Tingkat kenyamanan	Alasan tidak nyaman				Jumlah responden
		a	b	c	d	
1.	Nyaman	-	-	-	-	24
2.	Tidak nyaman	20	9	11	36	76
Total						100

Sumber : Hasil Quisioner

Keterangan :

- a. Tempat duduk (supir/kernet sering memaksa penumpang naik walaupun kapasitas penduduk telah penuh)

penyakit yang disebabkan oleh infeksi virus hepatitis B dan C. Penyakit ini dapat ditularkan melalui darah, cairan tubuh, dan hubungan seksual. Penyakit ini dapat dicegah dengan vaksinasi.

1. Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit hepatitis

Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit hepatitis dapat ditentukan berdasarkan tingkat kerusakan hati. Penyakit ini dapat diklasifikasikan menjadi hepatitis akut, hepatitis kronis, dan hepatitis sirosis. Penyakit ini dapat dicegah dengan vaksinasi.

Gejala hepatitis dapat bervariasi tergantung dari tingkat keparahan penyakit. Gejala hepatitis akut meliputi demam, nyeri otot, mual, muntah, dan ikterus. Gejala hepatitis kronis meliputi kelelahan, penurunan berat badan, dan ikterus. Penyakit ini dapat dicegah dengan vaksinasi.

Tabel 1.25
Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit hepatitis

Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit	Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit		Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit	No
	1	2		
1	1	1	1	1
2	2	2	2	2
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4

Keterangan :
1. Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit hepatitis
2. Tingkat keseriusan dan keparahan penyakit hepatitis

- b. Supir sering ngawur/ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutan dan berhenti secara mendadak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- c. Kondisi angkutan yang tidak nyaman, misalnya kaca jendela tidak ada/pecah/tidak biasa ditutup atau dibuka, tempat duduk tidak nyaman.
- d. Alasan lainnya (penumpang lain membawa banyak barang sehingga menimbulkan ketidaknyamanan penumpang yang lainnya)

Faktor lain dalam menggunakan jasa angkutan pedesaan adalah tingkat keamanan dimana faktor tersebut digunakan untuk mengetahui karakter supir angkutan pedesaan yang mengemudikan angkutan tanpa memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dan juga tindak kriminal yang terjadi di dalam angkutan pedesaan seperti pencopetan, pencurian, dll. Berdasarkan hasil quisioner yang telah disebarkan, maka tingkat keamanan penumpang angkutan pedesaan dapat dijelaskan dalam tabel berikut ini :

Tabel 2.26
Tingkat Keamanan Penumpang Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Tingkat Keamanan	Alasan Tidak Aman			Jumlah Responden
		a	b	c	
1.	Aman	-	-	-	74
2.	Tidak Aman	8	3	15	26
Total					100

Sumber : Hasil Quisioner

Keterangan :

- a. Supir sering sering ngawur/ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutannya dan tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas
- b. Terjadi tindak kriminal di dalam angkutan pedesaan seperti pencopetan, pencurian, dll.
- c. Supir sering merubah rute yang dilalui seenaknya sehingga menimbulkan rasa takut dan tidak aman bagi penumpang.

Sebanyak 74 responden menyatakan bahwa mereka merasa aman dalam menggunakan angkutan pedesaan dan sebanyak 26 responden menyatakan tidak aman dengan beberapa alasan antara lain bahwa sebanyak 8 responden menyatakan bahwa para pengemudi angkutan pedesaan sering ngawur atau ugal-

- a. Sifat sering digambarkan dalam bentuk yang menunjukkan pengaruh dan bentuk ini secara mendalam untuk memahami kemampuan pemrosesan.
- b. Kondisi lingkungan yang tidak optimal misalnya, akan berdampak tidak dapat beradaptasi jika tidak dibantu dengan teknik tidak digunakan.
- c. Alasan lainnya (kemungkinan lain) mungkin bahwa faktor-faktor tersebut dapat mempengaruhi kemampuan belajar dalam menggunakan jasa layanan pendidikan adalah tingkat kemampuan dimana faktor tersebut digambarkan untuk mengetahui kondisi yang lingkungan pendidikan yang memfasilitasi lingkungan yang mempengaruhi kemampuan belajar. Untuk itu, faktor lain faktor dan juga untuk diketahui yang terjadi di dalam lingkungan pendidikan seperti kemampuan pendidikan di lingkungan ini. Pendidikan ini adalah yang telah dibuktikan bahwa tingkat kemampuan pemrosesan lingkungan pendidikan dapat dijelaskan dalam tabel berikut ini :

Tabel 3.23
Faktor Kemampuan Pemrosesan Anak-anak Pendidikan
Tahun 2007

No	Faktor Kemampuan	Alasan Tidak Aman			Jumlah Responden
		a	b	c	
1	Aman	1	1	1	3
2	Tidak Aman	2	1	1	4
	Total	3	2	2	7

Sumber : Hasil Penelitian

Keterangan :

- a. Sifat sering digambarkan dalam bentuk yang menunjukkan pengaruh dan bentuk ini dan tidak mempengaruhi kondisi-kondisi lain.
 - b. Tidak tidak kriteria di dalam lingkungan pendidikan seperti kemampuan pendidikan ini.
 - c. Sifat sering digambarkan yang dilihat sebagai indikator kemampuan dan faktor lain dan tidak akan bagi kemampuan.
- Selanjutnya 24 responden menyatakan bahwa mereka merasa aman dalam menggunakan layanan pendidikan dan sebagian 20 responden menyatakan tidak aman dengan layanan pendidikan ini bahwa sebagian 2 responden menyatakan bahwa program ini memberikan pelayanan yang aman dan tidak

ugalan dalam mengemudikan angkutannya dan tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, 3 responden lainnya menyatakan pernah terjadi tindak kriminal selama menggunakan angkutan pedesaan tersebut misalnya terjadi pencopetan, perampokan atau pencurian. Sebanyak 15 responden juga menyatakan bahwa supir angkutan pedesaan tersebut sering merubah rute yang dilalui dengan seenaknya atau sering mengover atau memindahkan para penumpang dari angkutan satu ke angkutan yang lain sehingga menyebabkan kekecewaan oleh para penumpang karena akhirnya mereka berpindah ke moda angkutan lainnya.

c. Karakteristik Sosial Ekonomi

Jumlah pendapatan bersih rata – rata pengemudi angkutan pedesaan adalah Rp. 50.000, – Rp 150.000 dan pendapatan bersih kernet angkutan pedesaan rata – rata adalah Rp. 25.000 – Rp 75.000. Berikut dapat dilihat rincian rata – rata pendapatan dan pengeluaran para pengemudi angkutan umum pedesaan dalam satu hari :

- ✚ Pendapatan kotor : Rp. 150.000 – Rp 300.000,-
- ✚ Biaya – biaya yang dikeluarkan, antara lain .
 1. Bensin : Rp. 50.000 – Rp. 100.000,-
 2. Makan dan Rokok : Rp. 50.000,00-
 3. Setoran ke pemilik angkutan : Rp. 75,000 – Rp. 100.000,-
- ✚ Pendapatan bersih : ± Rp. 100.000.

Pemilik angkutan umum tersebut menetapkan jumlah yang harus disetorkan oleh pengemudi angkutan pedesaan dalam sehari adalah Rp.50.000 - Rp.100.000. Apabila jumlah pendapatan kotor < Rp.200.000 maka jumlah setoran yang diberikan kepada pemilik angkutan juga berkurang dan sebaliknya apabila jumlah pendapatan bertambah maka jumlah setoran yang diberikan kepada pemilik angkutan juga akan bertambah karena jumlah pendapatan yang diperoleh dapat berubah-ubah sesuai dengan jumlah penumpang yang ada.

d. Aspirasi Pengemudi Angkutan Pedesaan Akan Diadakannya Angkutan Kota

Pengemudi angkutan pedesaan juga mengemukakan pendapat atau aspirasinya terhadap pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep melalui penyebaran quisiponer. Aspirasi tersebut dikemukakan dengan alasan bahwa sebanyak 58 responden tidak setuju terhadap pengembangan angkutan kota dan sebanyak 9 responden mengemukakan bahwa mereka setuju terhadap rencana pengembangan angkutan kota tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.27
Aspirasi Pengemudi Angkutan Pedesaan
Akan Diadakannya Angkutan Kota
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden
1.	Setuju	9
2.	Tidak setuju	58
3.	Tidak menjawab	7
Jumlah		74

Sumber : Hasil Qusioner

2.5 Pola Pergerakan Masyarakat

Pergerakan masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep sebagian besar dan yang paling utama adalah pergerakan dengan motivasi bekerja, belanja, dan sekolah karena letak fasilitas-fasilitas di Kota Sumenep memusat pada kawasan-kawasan tertentu maka pola pergerakan masyarakat di Kota Sumenep pun lebih cenderung pada pusat-pusat kegiatan tersebut. Berikut ini akan dijelaskan tentang lokasi tiap – tiap pergerakan masyarakat antara lain :

2.5.1 Pergerakan Bekerja

Pergerakan dengan aktifitas bekerja di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep lebih mengarah pada pusat inti kota yaitu sepanjang Jalan Trunojoyo, Jalan Dr. Cipto, Jalan KH. Mansyur, Jalan Dipenogoro, Jalan Halim Perdana Kusuma dan Jalan Panglima Sudirman karena di sepanjang Jalan tersebut terdapat fasilitas perkantoran pemerintah salah satu contoh di Jalan trunojoyo terdapat Kantor

dan sebagai tambahan juga dapat digunakan sebagai sumber energi alternatif.

2.1.1

Perencanaan pembangunan yang baik dan matang akan sangat mempengaruhi keberhasilan pembangunan. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pembangunan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pembangunan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pembangunan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat.

Tabel 2.1

Analisis Perencanaan Pembangunan dan Pelaksanaan

No	Uraian	Waktu
1	1.1.1	1.1.1
2	1.1.2	1.1.2
3	1.1.3	1.1.3
4	1.1.4	1.1.4
5	1.1.5	1.1.5
6	1.1.6	1.1.6
7	1.1.7	1.1.7
8	1.1.8	1.1.8
9	1.1.9	1.1.9
10	1.1.10	1.1.10

2.1.2 Perencanaan Pelaksanaan

Perencanaan pelaksanaan yang baik dan matang akan sangat mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pelaksanaan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pelaksanaan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pelaksanaan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat.

2.1.3 Perencanaan Pelaksanaan

Perencanaan pelaksanaan yang baik dan matang akan sangat mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pelaksanaan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pelaksanaan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat. Perencanaan yang baik akan menghasilkan pelaksanaan yang berkelanjutan dan bermanfaat bagi masyarakat.

DPRD, Bangunan Militer seperti Mess/Asrama dan Kantor Koramil Dandim 0827, Kantor pelayanan public seperti Kantor Polisi, Kantor Dinas Pemadam Kebakaran, Dinas-Dinas Pemerintahan Kabupaten Kota Sumenep seperti Badan Perencanaan Kabupaten Daerah, Dinas Perhutanan dan Konservasi Tanah, Dinas Pertanian, dll.

2.5.2 Pergerakan Belanja

Pergerakan motivasi belanja di wilayah Kecamatan Kota Sumenep umumnya berada pada Jalan Panglima Sudirman, Jalan Trunojoyo, Jalan Halim Perdana Kusuma dan Jalan Diponegoro dimana koridor tersebut merupakan pusat bisnis, kegiatan perekonomian, perbankan, perdagangan dengan skala besar seperti show room mobil dan sepeda motor juga berada di sepanjang koridor jalan ini. Di Jalan Panglima Sudirman terdapat beberapa mini market, swalayan dan pertokoan dandi Jalan Diponegoro terdapat beberapa pertokoan yang juga dapat melayani kebutuhan masyarakat kota contohnya toko emas, swalayan, pusat elektronik, dealer dan bank BRI unit sedangkan di Jalan Trunojoyo terdapat Bank BCA, BNI, BRI, Perhotelan dan Pasar Anom yang merupakan pusat perbelanjaan tradisional untuk masyarakat Kota Sumenep dan sekitarnya.

Jalan Halim Perdana Kusuma adalah pusat perbelanjaan untuk bahan-bahan material dan elektronik sedangkan pada malam hari, pergerakan lebih didominasi kearah pusat kota atau yang biasa disebut sebagai alun-alun Kota Sumenep dimana tempat tersebut dijadikan sebagai tempat pasar malam atau pasar murah yang menjual berbagai kebutuhan sehari-hari seperti konveksi, makanan dan tempat hiburan untuk anak-anak.

2.5.3 Pergerakan Pendidikan Atau Sekolah

Pergerakan dengan motivasi pendidikan dan sekolah ini terdapat di sepanjang Jalan Trunojoyo untuk perguruan tinggi yaitu Universitas Arya Wiraraja dan STKIP sedangkan untuk Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Sekolah Menengah Atas (SMA) berada pada Jalan Payudan Barat dan Payudan

... (mirrored text) ...

3.2.2. Perencanaan Kegiatan

Perencanaan kegiatan meliputi... (mirrored text) ...

... (mirrored text) ...

3.2.3. Pelaksanaan Penelitian dan Pembahasan

... (mirrored text) ...

Timur yaitu SLTP 1 dan SLTP 2 yang letaknya di Jalan Payudan Barat sedangkan di Jalan Payudan Timur terdapat Sekolah Tingkat Menengah Umum yaitu SMU 1 yang merupakan salah satu SMU favorit yang ada di Kota Sumenep dan SMU 2 yang ada di Kelurahan Kolor, SMU Muhammadiyah yang terdapat di Jalan Ahmad Yani serta SMU PGRI yang terdapat di Jalan Kh.Mansyur.

Untuk aktifitas pendidikan tingkat Sekolah Dasar (SD) di wilayah Kecamatan Kota Sumenep letaknya menyebar di seluruh Desa atau Kelurahan yang ada di wilayah Kota Sumenep sedangkan untuk fasilitas tingkat setara Taman Kanak-Kanak (TK) dan Playgroup terdapat di Jalan Seludang, Jalan Kartini dan Jalan Payudan Timur.

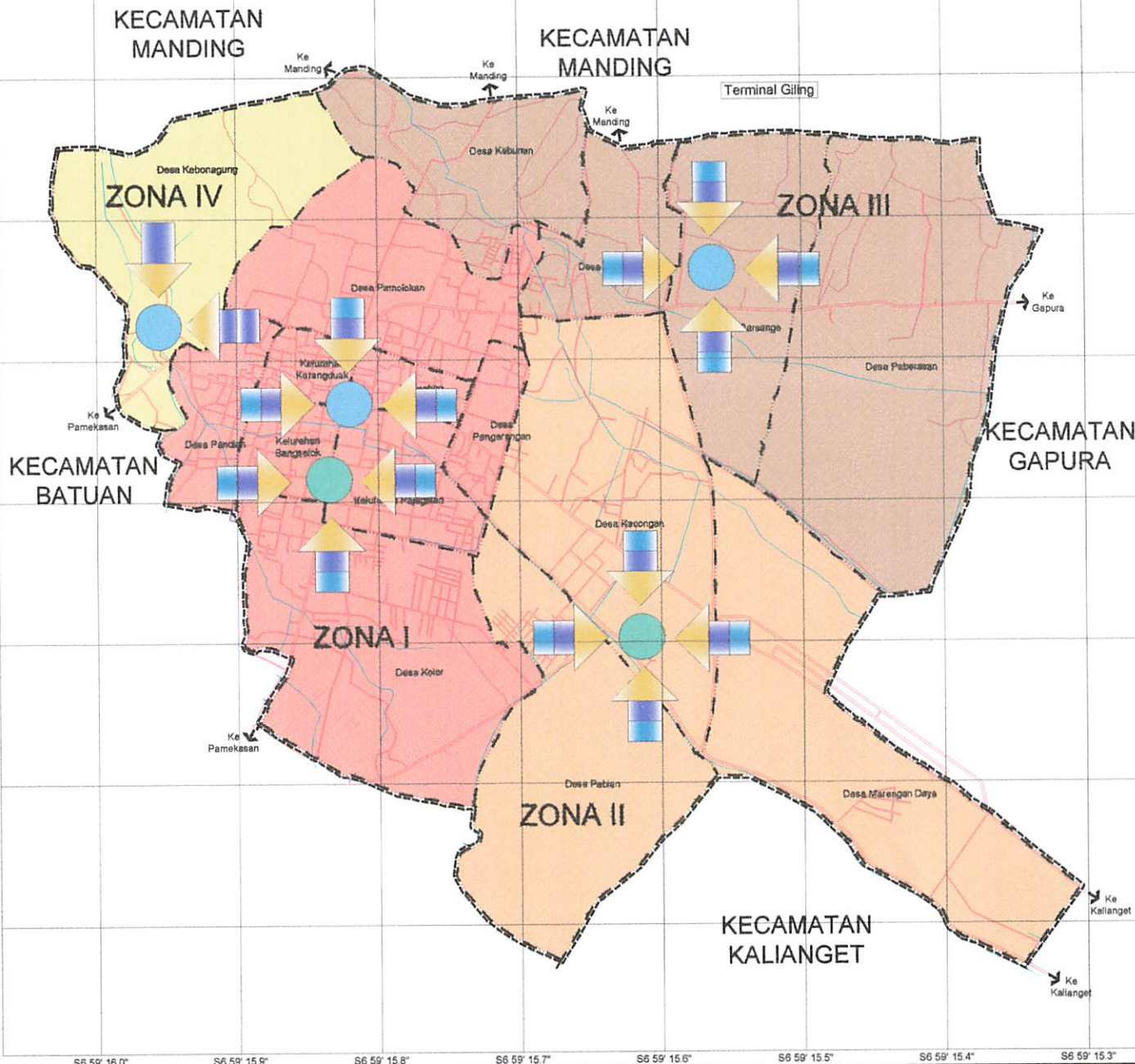
Tiga aktifitas pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat Kota Sumenep dapat dilihat pada peta 2.8 yaitu tabel pemanfaatan ruang berdasarkan fungsi bangunan yang ada di bawah ini dan peta 2.9 lokasi pergerakan masyarakat di tiap-tiap zona.

Tabel 2.28
Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Fungsi Bangunan
Di Kota Sumenep

No	Jenis Dan Pola Pemanfaatan Ruang	Nama Bangunan	Lokasi
I	Perkantoran Pemerintah, Bangunan Militer Dan Pelayanan Publik	Kantor DPR, Kantor Bupati, Kantor Dinas Instansi Pemerintahan, Polres Kota, Mess dan Kodim, Bangunan Militer dan Pelayanan Publik	Jalan Trunojoyo Jalan Haperkus Jalan Diponegoro Jalan Panglima Sudirman Jalan DR.Cipto Jalan KH. Mansyur
II	Perdagangan dan Jasa	Mobil/Motor, Warung/Rumah Makan, Counter Hp, Persewaan VCD, Gudang Tembakau P.T Garam, Dll.	Jalan Panglima Sudirman
III	Pendidikan	SMU 1, SMU 2, SMU PGRI, SMU Muhammadiyah, SLTP 1-2, SD, TK dan Play Group.	Jalan payudan Timur Jalan Payudan Barat Jalan A.Yani Jalan Trunojoyo Jalan KH. Mansyur Jalan Kartini, dll

Sumber : Hasil Kajian

E112 25' 08.1"
E112 25' 09.3"
E112 25' 10.5"
E112 26' 11.7"
E112 27' 11.7"
E112 18' 12.9"
E112 18' 14.1"
E112 18' 15.3"
S6 59' 16.0"
S6 59' 15.9"
S6 59' 15.8"
S6 59' 15.7"
S6 59' 15.6"
S6 59' 15.5"
S6 59' 15.4"
S6 59' 15.3"



JUDUL PETA :
**LOKASI PERGERAKAN UTAMA MASYARAKAT
DI TIAP ZONA**

NO. PETA : 2.9

- LEGENDA :
- Batas Kecamatan
 - Batas Desa
 - Batas Wilayah Perencanaan
 - Jalan Aspal
 - Jalan Makadam
 - Sungai
 - Zona I
 - Zona II
 - Zona III
 - Zona IV
 - Pergerakan Bekerja
 - Pergerakan Belanja
 - Pergerakan Sekolah
 - Kegiatan Perdagangan dan Kegiatan Belanja
 - Kegiatan Pemerintahan, Pendidikan dan Jasa



SUMBER PETA: Hasil Survey

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Gambar 2.7
Pemanfaatan Ruang Berdasarkan Fungsi Bangunan
Di Wilayah Studi



Perkantoran Pemerintahan



Pendidikan



Perdagangan

2.6 Pengaruh Pola Penggunaan Lahan Terhadap Potensi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Pada Kawasan Pelayanan

Adanya pusat kegiatan yang terkonsentrasi pada suatu guna lahan akan mempengaruhi pola pergerakan penduduk suatu kota dimana pergerakan penduduk di wilayah Kecamatan Kota Sumenep terjadi akibat adanya penduduk yang melakukan kegiatan menuju ke pusat kota Sumenep. Untuk kawasan terbangun yang dijadikan sebagai kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pendidikan kawasan perkantoran pemerintah dengan sendirinya akan berpotensi sebagai zona tarikan dimana dengan keberadaan kawasan ini akan menimbulkan pergerakan baik itu pergerakan barang maupun pergerakan manusia. Penduduk yang akan melakukan kegiatan pada suatu guna lahan tertentu akan menimbulkan pergerakan penduduk dari lokasi asal menuju lokasi kegiatan. Kawasan permukiman merupakan lokasi asal pergerakan sebagai kawasan penghasil pergerakan sedangkan kawasan lokasi kegiatan sebagai lokasi tujuan yang merupakan kawasan penarik pergerakan penduduk yang paling utama dimana besarnya pergerakan penduduk dari lokasi asal menuju lokasi tujuan yang menggambarkan distribusi asal dan tujuan pergerakan dalam kota.

2.6.1 Zona Bangkitan Pergerakan

Adapun untuk pengidentifikasian lokasi atau zona – zona yang memiliki potensi bangkitan besar sangat dipengaruhi oleh pola penggunaan lahan yang ada di daerah sekitarnya dimana potensi bangkitan yang ditimbulkan oleh kawasan yang dominasi penggunaan lahannya dijadikan sebagai kawasan permukiman akan sangat berbeda dengan potensi bangkitan yang dominasi penggunaan lahannya adalah kawasan pendidikan.

Pembagian zona bangkitan disini berdasarkan pada dominasi penggunaan lahan yang ada dan besarnya pergerakan yang ditimbulkan per masing – masing zona tersebut sehingga berdasarkan hasil survey di lapangan dapat diketahui bahwa yang termasuk dalam zona bangkitan adalah :

- ✚ Zona III dimana yang termasuk dalam zona ini adalah Desa Bangkal, Desa Parsanga dan Desa Paberasan dimana dominasi penggunaan lahan yang ada

3.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian

3.3.1. Tujuan Penelitian

Adanya suatu kegiatan yang dilaksanakan pada suatu waktu dan tempat tertentu, maka perlu diadakan penelitian yang menyeluruh mengenai keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan, serta untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan, serta untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan, serta untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan.

3.3.2. Sasaran Penelitian

Adapun untuk penelitian ini akan dilaksanakan pada waktu dan tempat tertentu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan, serta untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan, serta untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan, serta untuk mengetahui bagaimana keadaan yang sebenarnya yang ada di lapangan.

pada kawasan ini adalah kawasan permukiman dan tanah kosong yang berupa sawah dan tegalan.

- ✚ Zona IV dimana yang termasuk dalam zona ini adalah Desa Kebonagung yang sebagian besar memiliki pola penggunaan sebagai areal perkebunan dan hutan.

Untuk lebih jelas tentang bangkitan pergerakan dapat dilihat pada peta 2.10

2.6.2 Zona Tarikan Pergerakan

Zona tarikan memiliki dominasi penggunaan lahan yang ada di sekitar kawasan tersebut dan seberapa besar pergerakan penduduk menuju zona tersebut dimana yang termasuk dalam zona tarikan adalah :

- ✚ Zona I dimana Kelurahan Bangselok, Kelurahan Karangduak, Kelurahan Kepanjen, Kelurahan Pajagalan, Desa Pandian, Desa Kolor, Desa Pangarangan dan Desa Pamolokan. Adapun dominasi penggunaan lahan yang ada pada kawasan ini adalah terdapatnya pusat fasilitas perdagangan dan jasa yang berupa pasar, pertokoan, supermarket dan minimarket, warung, kawasan perkantoran dan kawasan pendidikan serta fasilitas lainnya yang dapat menimbulkan tarikan pergerakan bagi masyarakat.
- ✚ Zona II yaitu terdapat Desa Kacongan, Desa Pabian, Desa Marengan Daya dengan pola penggunaan lahan yang dimiliki oleh zona tersebut sebagai besar meliputi kawasan perumahan, kawasan perkantoran, kawasan pendidikan dan areal persawahan.

Untuk lebih jelas dapat dilihat pada peta 2.11 yaitu peta tarikan pergerakan.

2.7 Karakteristik Masyarakat Kawasan Pelayanan

Karakteristik masyarakat kawasan pelayanan meliputi karakteristik perjalanan, karakteristik kendaraan pribadi dan karakteristik pemilihan moda transportasi dalam melakukan aktivitas pergerakan sehari-hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

... dan ...

... dan ...

... dan ...

3.3.3. Nama Lain dan Keterangan

... dan ...

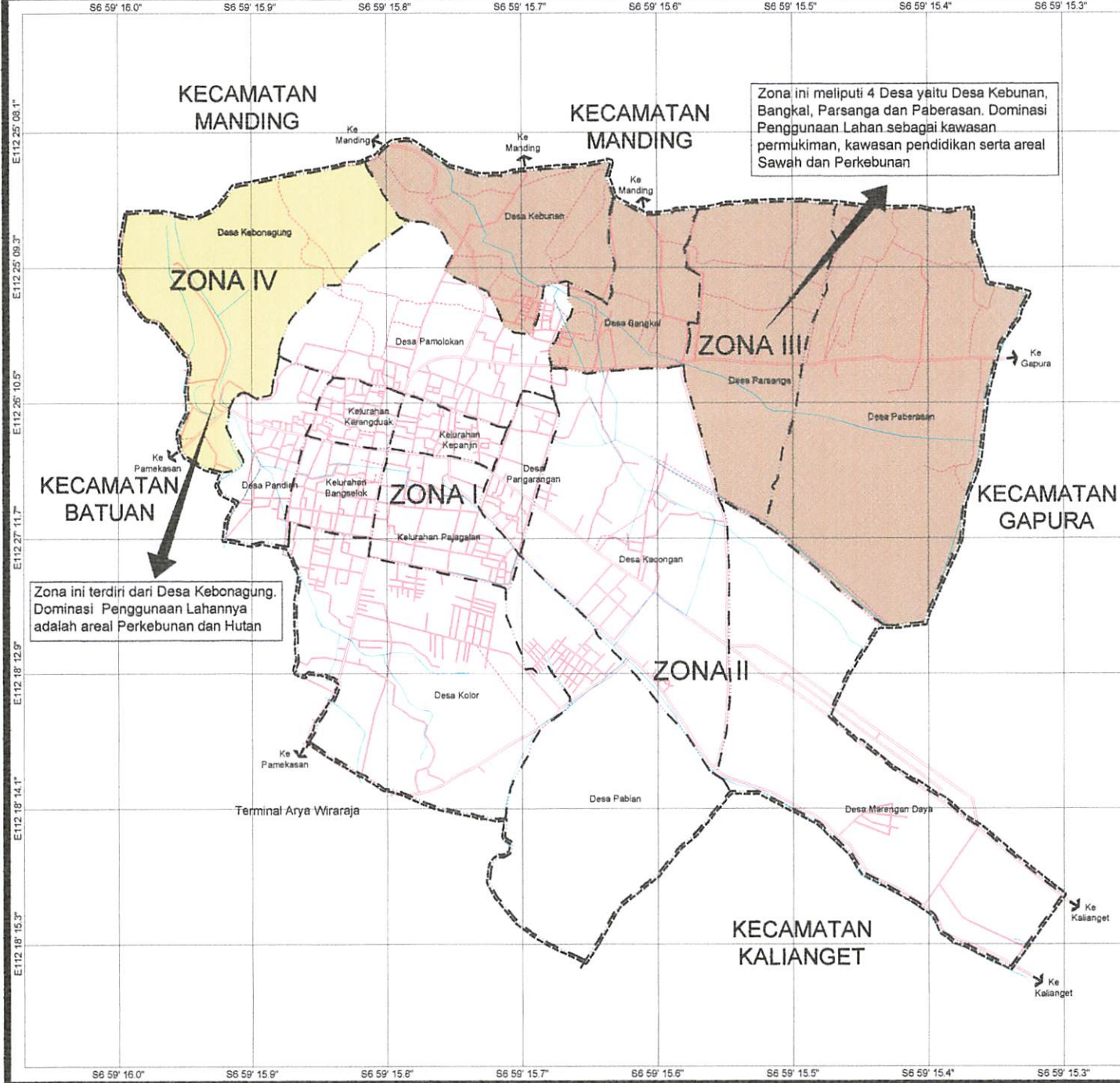
... dan ...

... dan ...

... dan ...

3.3.4. Keterangan Lain dan Keterangan

... dan ...



JUDUL PETA :
BANGKITAN PERGERAKAN

NO. PETA : 2.10

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona Bangkitan I
- Zona Bangkitan II

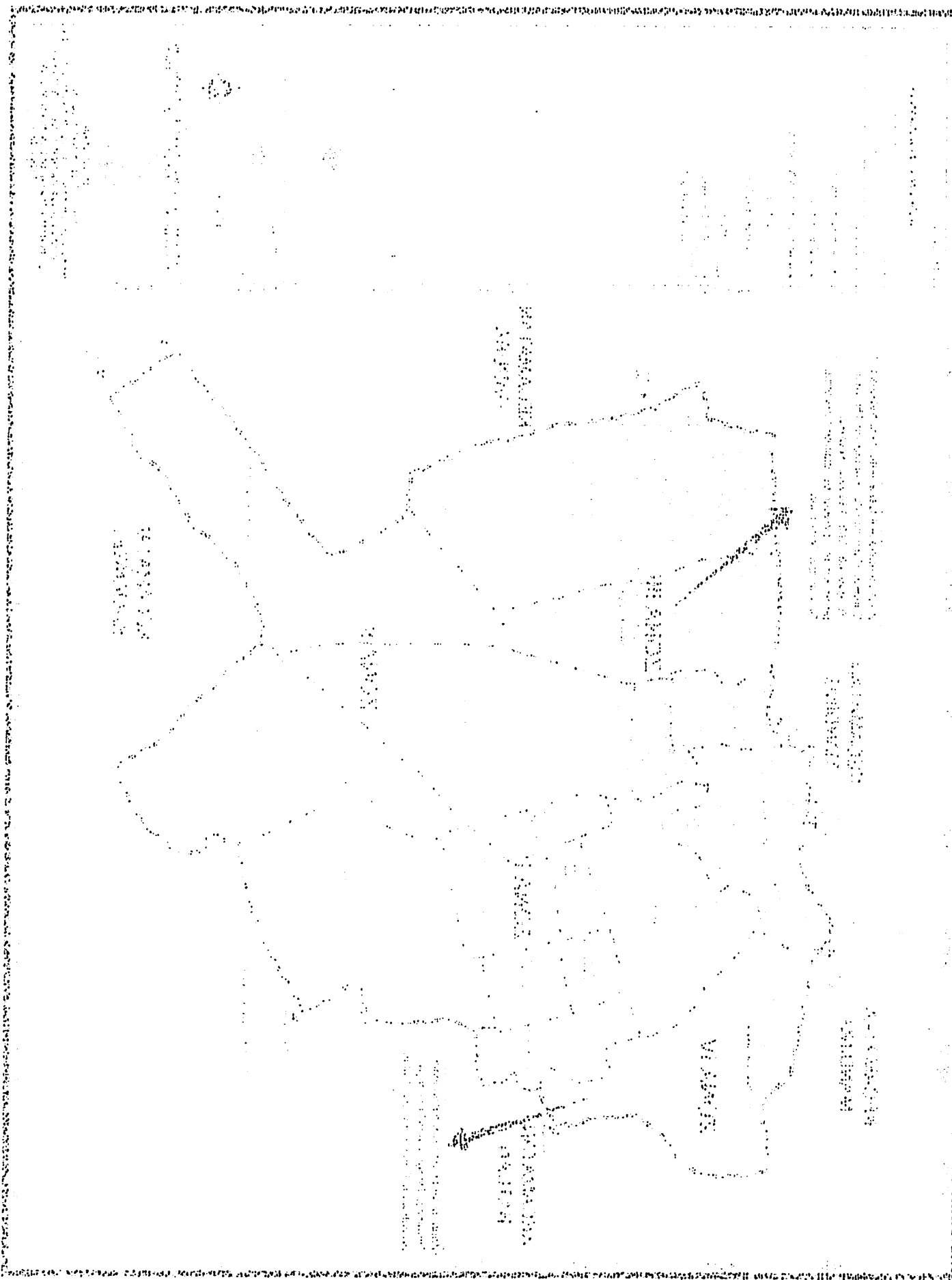
INSERT PETA:

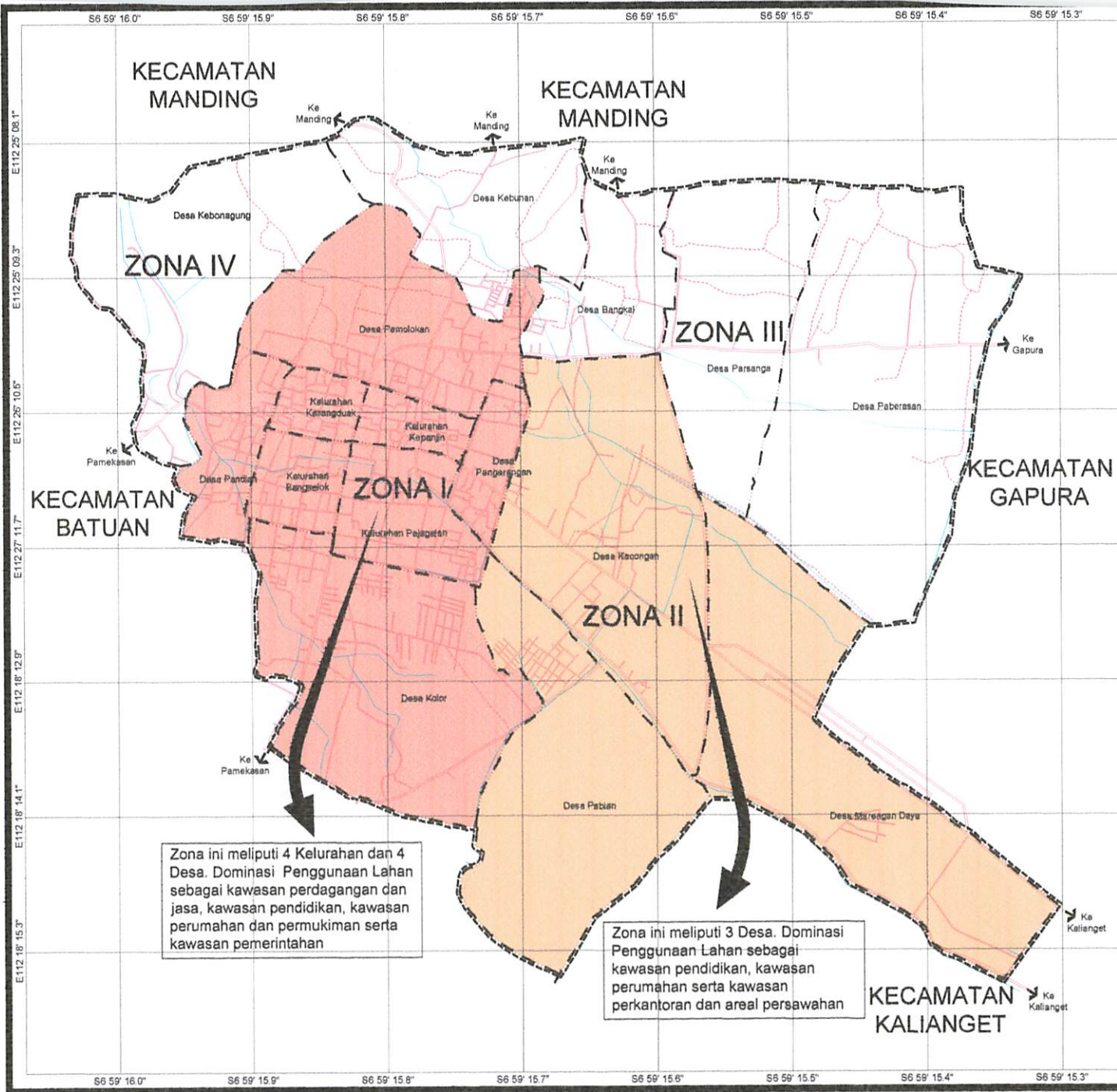
SUMBER PETA: Hasil Survey

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009





Zona ini meliputi 4 Kelurahan dan 4 Desa. Dominasi Penggunaan Lahan sebagai kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pendidikan, kawasan perumahan dan permukiman serta kawasan pemerintahan

Zona ini meliputi 3 Desa. Dominasi Penggunaan Lahan sebagai kawasan pendidikan, kawasan perumahan serta kawasan perkantoran dan areal persawahan

JUDUL PETA :
TARIKAN PERGERAKAN

NO. PETA :
2.11.

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona Tarikan I
- Zona Tarikan II

INSERT PETA:

SUMBER PETA:
Hasil Survey

SKALA:
1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

2.7.1 Karakteristik Pergerakan

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan melalui penyebaran quisioner terhadap tiap – tiap rumah tangga yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat diketahui bahwa sebanyak 524 jumlah anggota keluarga melakukan pergerakan yang terbagi atas pergerakan dengan maksud untuk bekerja yaitu sebesar 197 responden, untuk masyarakat yang melakukan pergerakan dengan maksud sekolah sebesar 178 responden dan untuk masyarakat yang melakukan pergerakan dengan maksud belanja yaitu sebesar 108 responden. Untuk lebih jelas tentang karakteristik pergerakan responden di tiap – tiap zona berdasarkan maksud perjalanan dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 2.29
Karakteristik Pergerakan Responden Berdasarkan Maksud Perjalanan
Di Wilayah Studi
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Rumah Tangga	Jumlah Anggota Keluarga	Maksud Pergerakan		
				Bekerja	Sekolah	Belanja
1.	I	65	331	104	88	57
2.	II	13	73	49	32	23
3.	III	19	96	32	46	21
4.	IV	3	24	12	12	7
Total		100	524	197	178	108

Sumber : Hasil Quisioner

2.7.2 Karakteristik Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Perkembangan dan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dari tahun ke tahun semakin meningkat, hal ini disebabkan karena semakin pesatnya tingkat kesejahteraan masyarakat atau karena kebutuhan akan transportasi yang memang sangat mendesak.

Seperti yang kita ketahui bahwa di negara kita banyak bermunculan penawaran atau penjualan kendaraan bermotor baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat yang berasal dari negara asing misalnya dari negara Asia dengan harga yang murah dan juga dengan sistem kredit yang ringan dan tentu saja hal ini banyak diminati oleh masyarakat karena bagi masyarakat Kota

3.7.1 Karakteristik Responden

Identifikasi dari hasil analisis yang telah dilakukan melalui pengujian chi-square terhadap data yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat diketahui bahwa sebanyak 734 jumlah anggota keluarga melakukan perjalanan yang terbagi atas perjalanan dengan modal utama sebagai yang responden 107 responden untuk masyarakat yang melakukan perjalanan dengan modal utama sebagai 178 responden dan untuk masyarakat yang melakukan perjalanan dengan modal utama sebagai 108 responden. Untuk lebih jelas tentang karakteristik responden responden di tiap - tiap zona berdasarkan modal perjalanan dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.30
Karakteristik perjalanan berdasarkan jenis modal perjalanan
di Wilayah studi
Tahun 2007

No	Nomor	Jumlah Tanggul	Jumlah Anggota Keluarga	Jumlah Responden	
				Perseorangan	Keluarga
1	I	68	231	101	88
2	II	11	73	40	14
3	III	10	90	12	30
4	IV	3	24	17	17
Jumlah	Total	100	224	177	178

Sumber : Hasil Penelitian

3.7.2 Karakteristik Responden berdasarkan jenis modal

Pada penelitian ini jumlah karakteristik responden terdapat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dan tahun ke tahun semakin meningkat. Hal ini disebabkan karena semakin pesatnya tingkat perkembangan masyarakat dan semakin meningkatnya modal perjalanan yang sangat pesat berkembang.

Reputasi yang baik adalah karena di negara kita banyak berkembang perusahaan atau perusahaan lainnya baik perusahaan modal dan perusahaan lainnya modal utama yang berasal dari negara asing misalnya dari negara Asia dengan harga yang murah dan juga dengan sistem kredit yang sangat baik. Hal ini banyak dimiliki oleh masyarakat karena bagi masyarakat Kota

Sumenep pada umumnya memiliki kendaraan pribadi akan lebih memudahkan dalam melakukan pergerakan sehari-hari.

Berdasarkan hasil quisioner yang telah disebarakan kepada masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep, maka dapat diperoleh data mengenai jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki dan dapat disimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat dalam satu Kepala Keluarga (KK) memiliki 1 - 3 kendaraan pribadi yang terdiri dari sepeda motor dan mobil dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel kepemilikan kendaraan pribadi yang ada pada tiap-tiap zona.

Tabel 2.30
Kepemilikan Kendaraan Pribadi
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Kendaraan				Jumlah Responden
		0	1	2	>2	
1.	I	-	7	11	14	32
2.	II	3	3	7	9	22
3.	III	-	5	10	11	26
4.	IV	4	3	6	7	20
Total		7	18	34	41	100

Sumber : Hasil Quisioner

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa 7 responden tidak memiliki kendaraan pribadi dan mereka lebih memilih menggunakan angkutan umum untuk melakukan pergerakan dan jumlah responden yang mempunyai 1 unit kendaraan pribadi sebesar 18 responden, yang memiliki 2 unit kendaran sebesar 34 unit responden dan yang memiliki kendaraan > 2 adalah sebesar 41 responden.

2.7.3 Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi

Dalam melakukan pergerakannya selain dengan menggunakan kendaraan pribadi masyarakat di wilayah Kota Sumenep dilayani oleh tiga angkutan umum yaitu becak, ojek dan sebagian angkutan pedesaan dimana dalam menggunakan angkutan umum bagi para penumpang memiliki alasan tersendiri, antara lain karena mudah dijangkau atau dapat langsung sampai menuju tempat tujuan. Berdasarkan hasil quisioner yang telah disebarakan, dapat diperoleh bahwa

berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan.

Tabel 3.20
Klasifikasi Kualitas Perilaku
di Wilayah Kota Semarang
Tahun 2007

Kategori	Klasifikasi Perilaku			
	A	B	C	D
1	11	1	1	1
2	1	1	1	1
3	11	1	1	1
4	1	1	1	1
Jumlah	34	4	4	4

Sumber: Hasil Penelitian

Hal tersebut dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan.

3.2.3. Analisis Regresi Linier Berganda

Untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, maka dilakukan analisis regresi linier berganda. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan. Hal ini dapat dilihat dari nilai koefisien determinasi yang menunjukkan bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah signifikan.

karakteristik pemilihan transportasi masyarakat wilayah Kota Sumenep dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 2.31
Pemilihan Moda Transportasi
Masyarakat Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 20007

No	Moda Transportasi	Jumlah Responden
1.	Kendaraan pribadi	52
2.	Angkutan becak	31
3.	Angkutan ojek	0,17
4.	Angkutan pedesaan	16,83
Total		100

Sumber : Hasil Quisioner

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah masyarakat dalam memilih moda transportasi angkutan umum dalam melakukan pergerakan dimana dapat dilihat bahwa 31 responden lebih memilih menggunakan angkutan becak, 0,17 responden memilih menggunakan angkutan ojek dengan alasan angkutan lainnya sudah tidak beroperasi lagi pada malam hari atau karena jarak dan kondisi perjalanan yang akan ditempuh harus dengan menggunakan jasa pelayanan ojek sedangkan 16,83 rsponden lainnya memilih menggunakan angkutan pedesaan dengan tujuan ke berbagai wilayah dalam Kabupaten Sumenep dan sisanya 52 responden memilih menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakan.

Kendaraan pribadi sebagai moda transportasi menjadi mayoritas jawaban responden dalam melakukan pergerakan dengan alasan lebih menghemat biaya, dapat digunakan kapan saja dan bisa sampai langsung ke tempat tujuan serta tingkat keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan kendaraan pribadi lebih aman daripada menggunakan kendaraan angkutan umum dan alasan pemilihan menggunakan moda transportasi angkutan umum oleh para responden dalam melakukan pergerakan sehari-hari dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.32
Alasan Pemilihan Moda Transportasi
Masyarakat Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Moda Transportasi	Alasan Pemilihan Moda Transportasi (Jumlah Responden)				Total
		a	b	c	d	
1.	Kendaraan Pribadi	31	-	10	11	52
2.	Becak	15	9	2	5	31
3	Ojek	-	-	-	0,17	0,17
4.	Angkutan Pedesaan	9	4	3	0,83	16,83
Total		55	13	15	17	100

Sumber : Hasil Quisioner

Keterangan :

- a. Bisa digunakan kapan saja
- b. Mudah dijangkau
- c. Lebih hemat biaya, lebih cepat, aman dan nyaman
- d. Langsung ke tempat tujuan

Sebesar 31 masyarakat yang menjadi responden menyatakan bahwa mereka lebih memilih menggunakan moda transportasi angkutan umum jenis becak karena mudah dijangkau meski biaya yang dikeluarkan agak mahal, selain itu lebih nyaman (tidak kehujanan) dan langsung sampai ke tempat tujuan sedangkan 17 responden lainnya menyatakan lebih memilih menggunakan angkutan pedesaan dan ojek dengan alasan kedua angkutan umum tersebut memiliki keunggulan daripada menggunakan angkutan jenis becak karena angkutan pedesaan dan ojek lebih hemat biaya dan lebih aman daripada menggunakan kendaraan pribadi untuk masyarakat Kota sumenep yang memiliki tujuan ke berbagai Kecamatan yang ada di wilayah Kabupaten Sumenep.

2.8 Karakteristik Perilaku Penumpang dan Pengemudi Angkutan Umum

Karakteristik penumpang angkutan umum juga sangat mempengaruhi dalam perkembangan suatu angkutan kota yang ada di wilayah Kota Sumenep. Dalam uraian ini akan mengurai tentang karakteristik perilaku dan karakteristik penumpang angkutan umum.

Tabel 3.75
Alasan Pemilihan Jenis Transporasi
Persewaan Kandang Ternak Sapi
Tahun 2017

Jenis Transporasi	Alasan Pemilihan Jenis Transporasi (jumlah responden)				Total
	a	b	c	d	
1. Kendaraan Pribadi	11	-	10	11	32
2. Bus	12	9	1	2	24
3. Ojek	-	-	-	0,17	0,17
4. Angkutan Keluarga	2	1	3	0,83	6,83
Total	25	13	14	1,83	53

Sumber : Data Kuisioner

Keterangan :

- a. Biaya angkutan lebih murah
- b. Waktu lebih cepat
- c. Lebih nyaman dilihat dari segi kesehatan
- d. Lainnya

Salah satu alasan yang paling banyak dipilih responden adalah biaya yang lebih murah. Hal ini dapat dilihat dari data yang disajikan pada tabel di atas. Alasan lainnya yang juga banyak dipilih responden adalah waktu yang lebih cepat. Alasan lainnya yang juga banyak dipilih responden adalah kenyamanan dilihat dari segi kesehatan. Alasan lainnya yang juga banyak dipilih responden adalah lainnya.

3.3.3. Alasan Pemilihan Jenis Transporasi dan Pengeluaran Biaya
 Alasan pemilihan jenis transporasi yang paling banyak dipilih responden adalah biaya yang lebih murah. Hal ini dapat dilihat dari data yang disajikan pada tabel di atas. Alasan lainnya yang juga banyak dipilih responden adalah waktu yang lebih cepat. Alasan lainnya yang juga banyak dipilih responden adalah kenyamanan dilihat dari segi kesehatan. Alasan lainnya yang juga banyak dipilih responden adalah lainnya.

2.8.1 Karakteristik Penumpang

Jenis moda angkutan umum yang terdapat di wilayah Kota Sumenep yaitu becak, ojek dan sebagian angkutan pedesaan dimana becak menyebabkan para penumpang dengan bebas dapat memilih karena angkutan tersebut hampir merata keberadaannya di wilayah Kota Sumenep dan sangat mudah dijangkau.

Perilaku penumpang atau masyarakat Kota Sumenep yang sering memilih-milih angkutan umum seperti misalnya untuk angkutan umum jenis becak masyarakat lebih memilih yang ukurannya lebih besar karena dirasa dengan ukuran becak yang besar, penumpang akan lebih leluasa dalam menggunakan angkutan tersebut selain itu masyarakat sebagai penumpang juga lebih memilih pengemudi becak yang umurnya lebih muda sehingga untuk mengayuh becak lebih kuat daripada pengemudi becak yang umurnya sudah tua.

Untuk angkutan pedesaan, masyarakat lebih memilih angkutan yang dilihat dari segi fisik kendaraan tersebut lebih bagus dari angkutan yang lainnya yang dilengkapi dengan fasilitas yang memadai misalnya dengan dilengkapi music sehingga dengan melihat kondisi tersebut para pemilik/pengusaha angkutan pedesaan berlomba-lomba untuk menambah tingkat kenyamanan bagi penumpang dan hal ini merupakan hal yang positif karena para pengusaha/pemilik angkutan umum tersebut bersaing dengan sehat dalam meningkatkan jumlah penumpang dengan menambah tingkat kenyamanan dalam angkutan umum tersebut.

2.8.2 Karakteristik Pengemudi

Pada uraian pembahasan tentang karakteristik pengemudi ini akan diuraikan tentang perilaku pengemudi dalam menggunakan angkutannya dimana perilaku pengemudi angkutan umum dalam mengemudikan angkutannya juga mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum. Masyarakat akan tentu memilih moda angkutan yang memberikan rasa aman dan nyaman selama berada dalam angkutan tersebut.

Berikut ini akan dijelaskan bagaimana perilaku pengemudi dan kernet berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dan gambaran mengeni besarnya

3.2.3. Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan susunan dan pembagian tugas yang harus dilaksanakan oleh organisasi. Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi.

Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi. Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi.

Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi. Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi.

3.2.3. Struktur Organisasi

Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi. Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi.

Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi. Struktur organisasi yang baik akan memudahkan pelaksanaan tugas-tugas organisasi dan meningkatkan efisiensi serta produktivitas organisasi.

pendapatan supir angkutan umum/hari berdasarkan dari hasil quisioner yang telah disebarkan kepada para pengemudi angkutan umum.

a. Becak

Berdasarkan data yang didapat melalui survey lapangan diketahui bahwa rata-rata para pengemudi becak tidak mempunyai wilayah operasi yang tetap atau dengan kata lain wilayah operasi mereka ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama. Jika seorang pengemudi becak memulai “karier”nya di suatu kawasan tertentu, maka ia akan cenderung beroperasi di kawasan tersebut secara tetap. Apabila ia kemudian akan pindah wilayah, maka pengemudi becak tersebut harus “kulo nuwun” atau meminta izin kepada para pengemudi becak di lingkungan yang baru tersebut. Hal tersebut diatas sudah menjadi kebiasaan mereka dalam hal penentuan wilayah operasi yang ditentukan oleh kemauan mereka sendiri diman dalam menentukan wilayah operasi alasan yang paling digunakan disebabkan karena beberapa alasan, antara lain :

- ✚ Tempat mangkal angkutan tersebut telah konsentrasi oleh calon penumpang becak.
- ✚ Wilayah tersebut merupakan pusat perdagangan yang ramai.
- ✚ Wilayah tersebut merupakan kawasan permukiman dimana wilayah tersebut tidak dilalui oleh angkutan umum atau dengan rute tetap dan akhirnya menjadi pilihan terakhir dari para pengemudi becak dalam menentukan daerah operasinya.

Dari sini terlihat bahwa mereka mampu bahkan berani bersaing dengan angkutan umum yang lain dalam memperoleh penumpang dan kemampuan bersaing angkutan ini antara lain disebabkan karena ongkos/trip rata – rata sekitar Rp. 5000,00- dengan kapasitas penumpang 2 sampai 3 orang dimana yang menjadi faktor penentu tarif adalah jarak perjalanan.

b. Ojek

Jumlah ojek yang terdapat di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep sebanyak 32 unit dimana cara mereka mendapatkan calon penumpang dilakukan dengan sistem

antrian atau bergilir antar pengemudi ojek yang rata – rata ojek beroperasi pada malam hari karena pada malam hari angkutan umum lainnya jarang beroperasi sehingga kondisi tersebut dimanfaatkan oleh pengemudi ojek untuk mendapatkan calon penumpang. Keberadaan tempat mangkal ojek di dekat Terminal Arya Wiraraja menyebabkan pengemudi ojek dengan pengemudi becak saling berebut penumpang apabila ada penumpang yang baru turun dari angkutan bus dan kadang menimbulkan selisih paham atau cekcok antar dua angkutan tersebut.

c. Angkutan Pedesaan

Jumlah angkutan pedesaan yang masuk areal Kota Sumenep banyak terdapat di Desa pamolokan, Desa Pangarangan, Desa Kolor dan Desa Pandian. Keberadaan angkutan pedesaan tersebut menyebabkan para supir/kernet saling berebut penumpang dan tak jarang para kernet angkutan pedesaan tersebut saling tarik menarik penumpang dan bahkan menimbulkan adu mulut antar kernet angkutan pedesaan sehingga hal ini dapat menimbulkan ketidaknyamanan para penumpang angkutan pedesaan. Tidak adanya jeda waktu keberangkatan antar angkutan pedesaan menyebabkan jumlah angkutan pedesaan saling mendahului dalam mendapatkan penumpang dan bahkan angkutan pedesaan yang datang belakangan sering kali menyerobot sehingga menimbulkan persaingan yang tidak sehat dalam mendapatkan penumpang, Selain itu para penumpang yang berada dalam angkutan pedesaan merasa tidak nyaman karena supir angkutan pedesaan dengan seenaknya berhenti secara mendadak dan melaju dengan tiba-tiba. Bahkan sering memaksa penumpang lainnya untuk naik angkutan tersebut padahal kapasitas tempat duduk telah penuh sehingga tempat duduk menjadi sesak dan hal tersebut menimbulkan rasa yang kurang nyaman bagi para penumpang angkutan pedesaan.

dalam lapangan kerja dan - akan gara-gara dituntutnya ilmu untuk
 menjadi ahli dalam bidang tertentu. Oleh karena itu, lembaga-lembaga
 pendidikan tinggi harus mempersiapkan tenaga profesional yang
 akan terjun ke lapangan kerja. Oleh karena itu, lembaga-lembaga
 pendidikan tinggi harus mempersiapkan tenaga profesional yang akan
 terjun ke lapangan kerja. Oleh karena itu, lembaga-lembaga
 pendidikan tinggi harus mempersiapkan tenaga profesional yang akan
 terjun ke lapangan kerja.

4. Analisis Persepsi

Untuk menganalisis persepsi yang dimiliki oleh mahasiswa terhadap
 lembaga-lembaga pendidikan tinggi, maka perlu dilakukan analisis persepsi.
 Analisis persepsi adalah suatu metode untuk mengetahui bagaimana
 seseorang memandang suatu objek atau peristiwa. Dalam hal ini, objek atau
 peristiwa tersebut adalah lembaga-lembaga pendidikan tinggi. Analisis
 persepsi dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang
 berkaitan dengan objek atau peristiwa tersebut. Pertanyaan-pertanyaan
 tersebut akan dijawab oleh responden, dan jawaban-jawaban tersebut akan
 dianalisis untuk mengetahui bagaimana persepsi responden terhadap
 objek atau peristiwa tersebut. Analisis persepsi dapat dilakukan dengan
 menggunakan kuisioner atau wawancara. Kuisioner adalah daftar pertanyaan
 yang akan dijawab oleh responden. Wawancara adalah pergaulan
 langsung antara peneliti dengan responden. Analisis persepsi dapat
 dilakukan dengan menggunakan kuisioner atau wawancara. Analisis
 persepsi dapat dilakukan dengan menggunakan kuisioner atau wawancara.
 Analisis persepsi dapat dilakukan dengan menggunakan kuisioner atau
 wawancara. Analisis persepsi dapat dilakukan dengan menggunakan kuisioner
 atau wawancara. Analisis persepsi dapat dilakukan dengan menggunakan
 kuisioner atau wawancara.

BAB III

ANALISA

3.1 Analisa Kebijakan Sistem Pusat Pelayanan

Pelayanan fasilitas merupakan aspek yang sangat penting dalam proses perkembangan suatu kota. Hal tersebut berkaitan dengan aspek kualitas dari perkembangan suatu kota yang bersangkutan. Suatu fasilitas akan optimu pelayanannya jika fasilitas secara kuantitas dapat secara maksimal melayani kebutuhan penduduk sekitarnya. Atas dasar kebijakan sistem pusat pelayanan yang telah dijelaskan diatas, maka Kota Sumenep direncanakan sebagai sistem pusat pelayanan dengan fungsi masing-masing Bagian Wilayah Kota (BWK) yang dirumuskan atas dasar alokasi kegiatan utama, penyebaran fasilitas dan lokasi pusat-pusat pelayanan. Berikut akan diuraikan mengenai analisis kebijakan dari sistem pusat pelayanan yang terdiri dari penetapan BWK dan fungsi dari masing-masing BWK tersebut.

3.1.1 Penetapan Bagian Wilayah Kota

Pendekatan fungsi BWK Kota Sumenep dilakukan dengan cara membagi beban fungsi Kota Sumenep secara keseluruhan di wilayah fungsional Kota. Pembagian BWK di Kota Sumenep didasarkan pada hasil analisa terhadap faktor-faktor di atas menjadi 1 pusat inti kota dan 4 buah pusat BWK. Berikut ini adalah penjelasan lebih lanjut mengenai pembagian BWK, antara lain :

1. Pusat inti kota, terletak di BWK A berfungsi sebagai pusat perdagangan, jasa ekonomi, perkantoran/pemerintahan, fasilitas pelayanan kota dan regional serta perumahan yang memiliki luas wilayah sebesar 852.43 Ha atau 18,11 % dari luas Kota Sumenep secara keseluruhan.
2. Pusat BWK yang terdiri dari 3 buah Pusat BWK sesuai dengan Bagian Wilayah Kota yang memiliki, antara lain :

✚ BWK B

Memiliki luas wilayah sebesar 1004,81 Ha atau 21,34 % dari luas Kota Sumenep.

✚ BWK C

Memiliki luas wilayah sebesar 1040,81 Ha atau 22,11 % dari luas Kota Sumenep.

✚ BWK D

Memiliki luas wilayah sebesar 1040,81 Ha atau 22,11 % dari luas Kota Sumenep.

3.1.2 Penetapan Fungsi Bagian Wilayah Kota (BWK)

Setiap pusat Bagian Wilayah Kota mempunyai fungsi yang saling mendukung terhadap segala aktifitas kegiatan kotanya. Fungsi BWK tersebut memiliki skala pelayanan untuk seluruh bagian wilayah Kota yang ada. Berikut adalah penjelasan dari fungsi tiap-tap BWK yang ada di wilayah Kota Sumenep, antara lain :

✚ BWK A

Memiliki fungsi untuk kegiatan pusat pertokoan, perkantoran pemerintah, fasilitas pelayanan kota dan regional serta perumahan.

✚ BWK B

Memiliki fungsi yang difokuskan untuk kegiatan yang meliputi pembangunan permukiman tingkat kepadatan sedang dan rendah, daerah penggaraman, penyediaan lokasi industri dan pergudangan pertanian dan penyediaan fasilitas pelayanan tingkat lokal.

✚ BWK C

Memiliki fungsi untuk kegiatan yang meliputi pengembangan fasilitas perumahan kepadatan rendah dan sedang, penyediaan fasilitas sosial tingkat pelayanan lokal untuk lahan pertanian.

✚ BWK D

Memiliki fungsi utama sebagai daerah tangkapan air atau *Cathment Area* untuk Kota Sumenep sedangkan untuk pengembangan kawasan terbangun seperti pemukiman keberadaanya dibatasi.

Untuk lebih jelasnya tentang fungsi utama tiap BWK dapat dilihat pada tabel 3.1 dan peta 3.1 yaitu peta pembagian BWK per unit lingkungan di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Tabel 3.1
Nama Desa Dan Fungsi Utama Tiap BWK
Di Kecamatan Kota Sumenep

BWK	UL	DESA	FUNGSI UTAMA BWK	LUAS BWK
A	A1	Kelurahan Pajagalan Desa Kolor	Sebagai pusat kegiatan pertokoan, perkantoran pemerintah, fasilitas pelayanan Kota dan regional serta perumahan	890,33 Ha
	A2	Kelurahan Bangselok Desa Pandian		
	A3	Kelurahan Karang Duak Desa Pamolokan		
	A4	Kelurahan Kepanjen Desa Pangarangan		
B	B1	Desa Marengan Daya	Difokuskan untuk kegiatan yang meliputi kegiatan pembangunan permukiman tingkat kepadatan sedang dan rendah, daerah penggaraman, penyediaan lokasi industri dan pergudangan pertanian dan penyediaan fasilitas pelayanan tingkat lokal.	546,33 Ha
	B2	Desa Pabian Desa Kacongan		
C	C1	Desa Bangkal Desa Kebunan	Memiliki fungsi untuk kegiatan yang meliputi pengembangan fasilitas perumahan kepadatan rendah dan sedang, penyediaan fasilitas sosial tingkat pelayanan lokal dan untuk lahan pertanian	1000,68 Ha
	C2	Desa Parsanga Desa Paberasan		

... dan pada 11 tahun pertama program WWS per hari menghasilkan 100 ton ...
 Untuk lebih jelasnya tentang hasil kerja WWS di dapat dilihat pada tabel ...
 seperti berikut ini:

Tabel 1.1
 Status Jales Kandang Ternak Jarak WWS
 Di Kecamatan Kota Samudra

NO. URUT	LOKASI	JALAN	TAHUN	STATUS
1	Kampung ...	Konstruksi	1971	1
		... ..	1972	2
		... ..	1973	3
		... ..	1974	4
2	Kampung ...	Konstruksi	1971	1
		... ..	1972	2
		... ..	1973	3
3	Kampung ...	Konstruksi	1971	1
		... ..	1972	2

BWK	UL	DESA	FUNGSI UTAMA BWK	LUAS BWK
D	D1	Desa Kebonagung	Memiliki fungsi utama sebagai daerah tangkapan air atau <i>Catchmen Area</i> untuk Kota Sumenep sedangkan untuk pengembangan kawasan terbangun seperti pemukiman keberadaannya dibatasi.	346,39 Ha

Sumber : RUTRK Kabupaten Sumenep Tahun 2003-2013

3.2 Analisa Zona Bangkitan dan Tarikan Serta Besaran Pergerakannya

Salah satu penyebab terjadinya tarikan pergerakan disebabkan oleh adanya berbagai kegiatan yang disesuaikan dengan pola penggunaan lahan yang ada dimana pergerakan penduduk yang terjadi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep ini lebih banyak dilakukan ke zona yang memiliki kelengkapan sarana dan prasarana yang mendukung baik itu dalam kelengkapan fasilitas pendidikan, perkantoran, maupun perdagangan dan jasa, Semakin lengkap dan beragam kegiatan yang dimiliki suatu kawasan maka kawasan tersebut akan berpotensi sebagai penarik pergerakan yang lebih baik atau lebih dominan dibandingkan dengan kawasan yang lainnya dan untuk mempermudah dalam sistem pendataan dan memperoleh data jumlah pergerakan penduduk di tiap-tiap zona berdasarkan maksud dan tujuan pergerakan, maka dilakukan suatu analisa terhadap pembagian zona yang berpotensi sebagai bangkitan dan tarikan pergerakan sehingga pada akhirnya nanti dapat memudahkan dalam pengidentifikasian terhadap karakter bangkitan dan tarikan pergerakan berdasarkan klasifikasi yang dimiliki oleh masing-masing zona tersebut.

Berdasarkan atas tinjauan kebijakan sistem pusat pelayanan dan kebijakan pembagian wilayah kota serta berdasarkan survey yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa penentuan pembagian zona berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada dan terdapat juga aktifitas kegiatan yang ada di tiap-tiap daerah yang saling mendukung dan memiliki skala pelayanan untuk seluruh

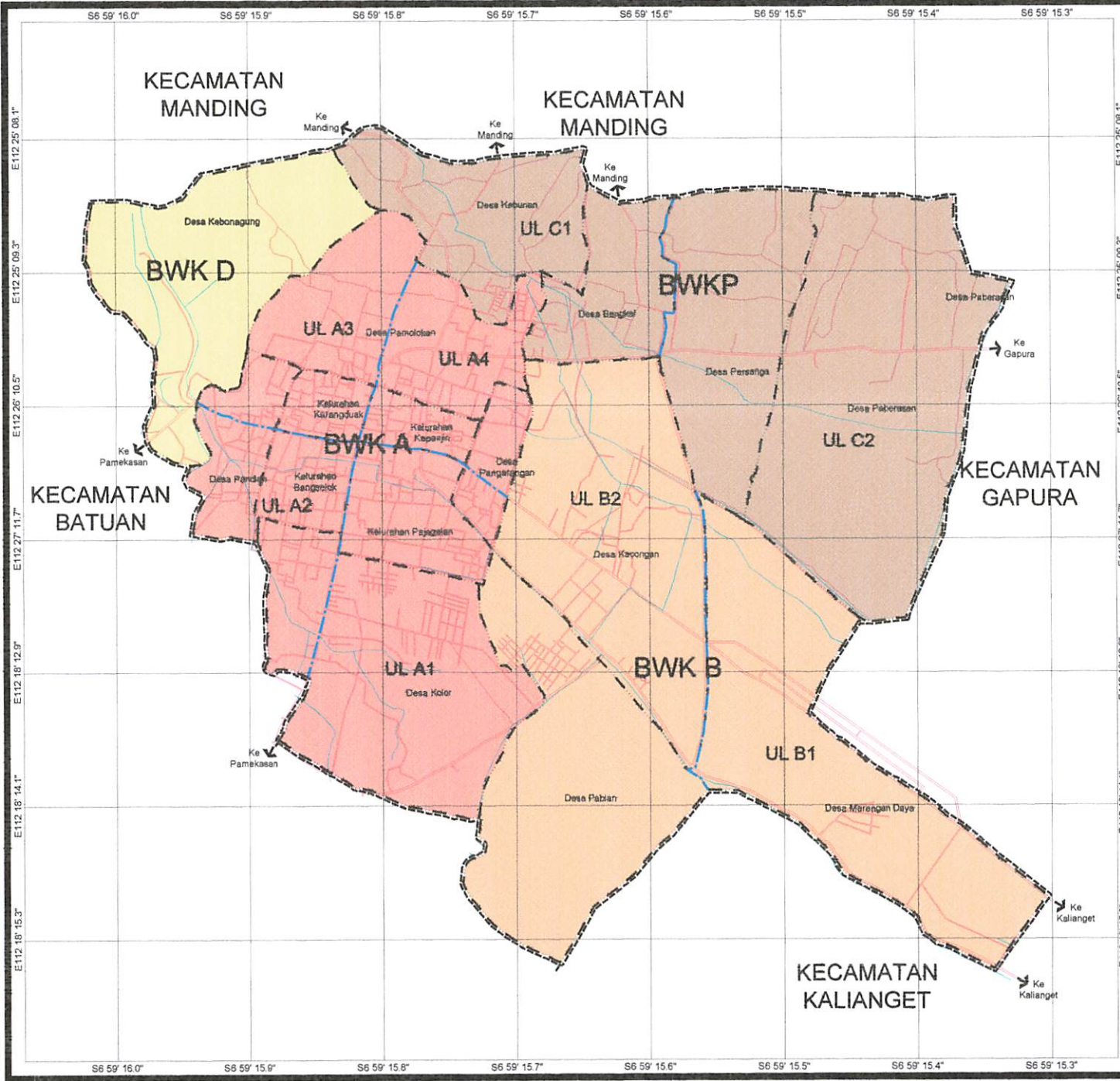
NO. DAFTAR	NAMA PERUSAHAAN	LOKASI	ALAMAT	NO. TLP
1	PT. SATELIT	...	...	...
2	PT. ...	...	...	...
3	PT. ...	...	...	...
4	PT. ...	...	...	...
5	PT. ...	...	...	...
6	PT. ...	...	...	...
7	PT. ...	...	...	...
8	PT. ...	...	...	...
9	PT. ...	...	...	...
10	PT. ...	...	...	...
11	PT. ...	...	...	...
12	PT. ...	...	...	...
13	PT. ...	...	...	...
14	PT. ...	...	...	...
15	PT. ...	...	...	...
16	PT. ...	...	...	...
17	PT. ...	...	...	...
18	PT. ...	...	...	...
19	PT. ...	...	...	...
20	PT. ...	...	...	...

Daftar Perusahaan yang Diteliti

3.2. Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Konsumen

Salah satu penyebab terjadinya perilaku konsumen disebabkan oleh adanya perubahan lingkungan yang disebabkan dengan pola pengembangan jalan yang ada dimana perkembangan penduduk yang terjadi di wilayah Kecamatan Kota Samudra ini telah sangat pesat sehingga mengakibatkan semakin bertambahnya jumlah penduduk yang menimbulkan masalah-masalah yang dihadapi masyarakat yang mengakibatkan timbulnya berbagai permasalahan antara lain masalah perumahan dan kesehatan masyarakat yang dihadapi oleh masyarakat maka kesadaran masyarakat akan berbagai sebagai perilaku konsumen yang telah baik akan lebih dominan dibandingkan dengan kesadaran yang lainnya dan untuk mengantisipasi dalam keadaan yang ada dan mengantisipasi dan jumlah penduduk yang akan berkembang maka diperlukan berbagai tindakan yang dapat mengatasi masalah-masalah yang dihadapi masyarakat sebagai perilaku konsumen yang akan dihadapi untuk dapat meningkatkan dalam pengendalian terhadap kualitas lingkungan dan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat yang diteliti oleh masyarakat kota tersebut.

Perilaku konsumen merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat yang berkaitan erat dengan perilaku yang telah dilakukan maka dapat diartikan bahwa perilaku konsumen merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat yang diteliti oleh masyarakat kota tersebut.



JUDUL PETA :
PEMBAGIAN BAGIAN WILAYAH KOTA (BWK) DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 3.1

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Batas Unit Lingkungan
- BWK A
- BWK B
- BWK C
- BWK D

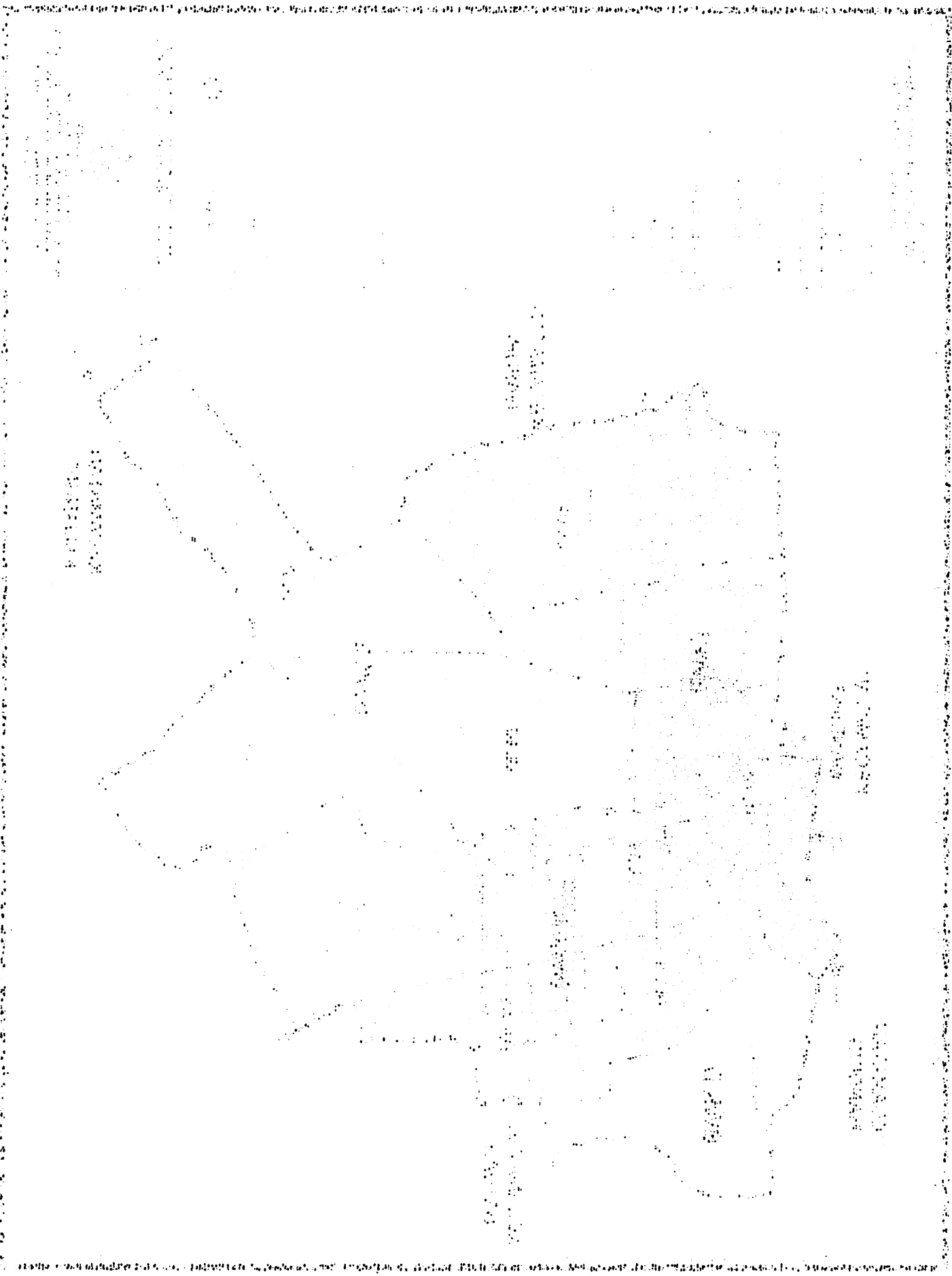
INSERT PETA:

SUMBER PETA:
RUTRK KOTA SUMENEP TAHUN 2003-2013

SKALA:
1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



bagian wilayah kota yang ada serta memiliki kesamaan fungsi kawasannya yaitu pada zona I yang merupakan pusat inti kota dimana sebagian besar pola penggunaan lahan yang dimiliki adalah terdapat kawasan permukiman, kawasan pendidikan, kawasan perkantoran dan kawasan perdagangan dan jasa, Zona II sebagian besar pola penggunaan lahannya adalah kawasan pendidikan, kawasan permukiman dan tanah kering yang berupa areal persawahan dan perkebunan, Zona III sebagian besar pola penggunaan lahannya adalah kawasan permukiman dan areal perkebunan (tegalan) sedangkan pada Zona IV memiliki fungsi sebagai daerah tangkapan air (*cathmen area*) dan tanah kering yang berupa hutan, areal persawahan dan perkebunan/tegalan. Untuk lebih jelas tentang pembagian zona bangkitan dan tarikan berdasarkan pada dominasi pola penggunaan lahan yang ada dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.2
Analisa Pembagian Zona Berdasarkan Pola Penggunaan Lahan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2008

Zona	Desa/Kelurahan	Jenis Penggunaan Lahan	Angkutan Umum yang melayani	Karakter Zona
I	Kelurahan Pajagalan	Kawasan permukiman, kawasan perkantoran, kawasan perdagangan dan jasa.	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan Tarikan
	Desa Kolor	Kawasan permukiman, perumahan, kawasan perdagangan dan jasa.	Becak, Angkutan Pedesaan, ojek dan Bus	Bangkitan Tarikan
	Kelurahan Bangselok	Kawasan permukiman, kawasan perkantoran, kawasan, kawasan perdagangan dan jasa.	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan Tarikan
	Desa Pandian	Kawasan permukiman	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan
	Kelurahan Karang Duak	Kawasan permukiman, kawasan perdagangan dan jasa.	Becak	Bangkitan Tarikan
	Desa Pamolokan	Kawasan permukiman dan kawasan perdagangan dan jasa.	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan Tarikan
	Kelurahan Kepanjen	Kawasan permukiman dan kawasan	Becak	Bangkitan Tarikan

bagian yang lain yang akan menjadi perhatian dalam hal ini adalah bahwa pada tahun 1964 pemerintah telah menetapkan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional yang ditandai dengan peningkatan investasi pemerintah dalam sektor swasta. Kebijakan ini akan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi nasional yang telah berlangsung selama beberapa tahun terakhir ini. Hal ini akan memberikan dampak yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi nasional yang telah berlangsung selama beberapa tahun terakhir ini. Hal ini akan memberikan dampak yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi nasional yang telah berlangsung selama beberapa tahun terakhir ini.

Tabel 3.1
Analisis Perbandingan Kuantitatif Terhadap Perbandingan Lain
di Berbagai Sektor

Nama	Kategori	Kategori	Kategori
1	Kategori	Kategori	Kategori
2	Kategori	Kategori	Kategori
3	Kategori	Kategori	Kategori
4	Kategori	Kategori	Kategori
5	Kategori	Kategori	Kategori
6	Kategori	Kategori	Kategori
7	Kategori	Kategori	Kategori
8	Kategori	Kategori	Kategori
9	Kategori	Kategori	Kategori
10	Kategori	Kategori	Kategori

Zona	Desa/Kelurahan	Jenis Penggunaan Lahan	Angkutan Umum yang melayani	Karakter Zona
		perdagangan dan jasa.		
	Desa Pangarangan	Kawasan permukiman dan kawasan perdagangan dan jasa.	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan Tarikan
II	Desa Marengan Daya	Kawasan permukiman dan kawasan industri.	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan
	Desa Pabian	Kawasan permukiman dan kawasan pendidikan	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan Tarikan
	Desa Kaongan	Kawasan permukiman	Becak	Bangkitan
III	Desa Bangkal	Kawasan permukiman	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan
	Desa Kebunan	Kawasan permukiman	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan
	Desa Parsanga	Kawasan permukiman	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan
	Desa Paberasan	Kawasan permukiman dan lahan pertanian	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan
IV	Desa Kebonagung	Kawasan permukiman dan lahan pertanian.	Becak dan Angkutan Pedesaan	Bangkitan

Sumber : Hasil Analisa

Pada tabel tersebut dapat dilihat bahwa Zona I yang merupakan kawasan pusat Kota Sumenep yang terdiri dari 4 Kelurahan yaitu Kelurahan Pajagalan, Kelurahan Bangselok, Kelurahan Karang Duak, Kelurahan Kapanjen dan juga terdiri dari 4 Desa yaitu Desa Kolor, Desa Pandian, Desa Pamolokan dan Desa Pangarangan dengan jumlah total penduduk dari 4 Kelurahan dan 4 Desa tersebut adalah sebesar 43.246 jiwa. Adapun dominasi penggunaan lahan yang ada pada zona tersebut adalah terdapatnya kawasan perkantoran antara lain kantor DPRD, Kantor Bupati/PEMDA, Kantor Dinas Pertanian, dan beberapa perkantoran pemerintahan lainnya, Fasilitas Pelayanan masyarakat, Pusat kegiatan perdagangan dan jasa, kawasan pendidikan yang terdiri dari Taman Kanak-Kanak, Play Group, SD Pangarangan, SMU 2, dll. Dalam melakukan pergerakannya masyarakat yang berada di Zona I ini dilayani oleh angkutan becak yang letaknya menyebar di beberapa tempat pangkalan becak misalnya di depan pusat kegiatan perdagangan dan jasa contohnya Pasar Anom yang letaknya di Desa Kolor, Depan

Gapura Perumahan/Dalam Perumahan, dll. Untuk angkutan umum pedesaan hanya terdapat di Kelurahan Pajagalan, Desa Pandian, Desa Pangarangan, Desa Kolor dan Desa Pamolokan sedangkan untuk angkutan umum jenis ojek terdapat di Desa Kolor tepatnya di depan gapura Terminal Arya Wiraraja.

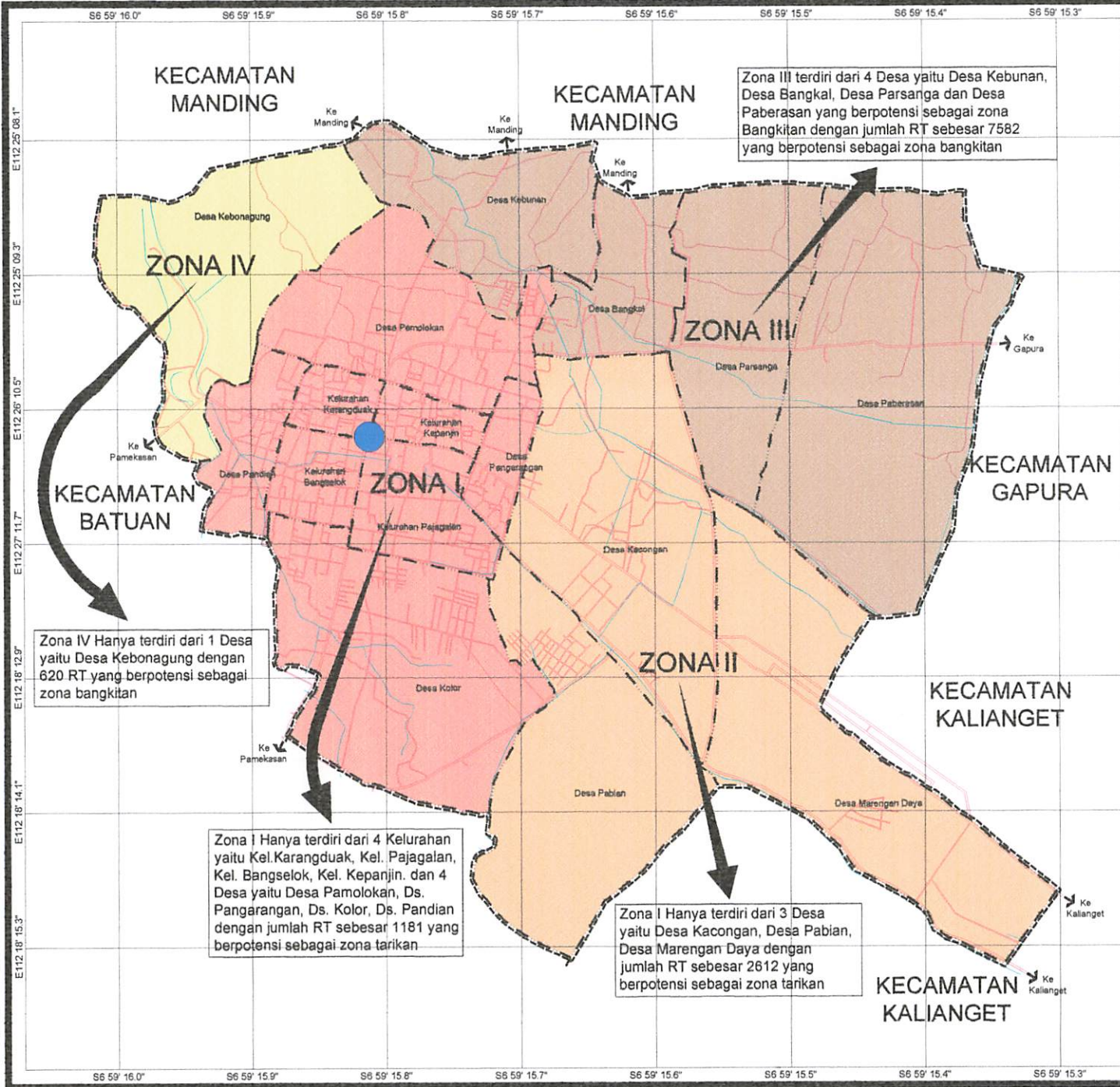
Untuk Zona II terdiri dari Desa Marengan Daya dengan jumlah penduduk 1766 jiwa, Desa Pabian dengan jumlah penduduk 6302 jiwa dan Desa Kacongan dengan jumlah penduduk 1336 jiwa. Total keseluruhan jumlah penduduk yang berada di Zona II ini sebesar 9404 jiwa. Penggunaan lahan untuk Desa Marengan Daya di dominasi oleh kawasan permukiman dan kawasan industri. Untuk Desa Pabian penggunaan lahannya didominasi oleh kawasan pendidikan (SLTP 1, SLTP 2, SMU PGRI, SMU 1, SDN Pabian I sampai SDN Pabian IV, Taman Kanak-Kanak, Play Group), Kawasan Perkantoran (Polisi Resor, RRI, Telkom, Kesbang, Pegadaian, Kantor Perpustakaan, Kantor UPT Kehutanan), Kawasan industri dan kawasan perumahan. Untuk Desa Kacongan penggunaan lahannya di dominasi oleh tanah kosong (lahan untuk pertanian) dan kawasan permukiman penduduk. Dalam melakukan pergerakannya masyarakat yang berada di Desa Marengan Daya dilayani oleh angkutan pedesaan dengan rute akhir ke Kecamatan Kalianget atau Pelabuhan Kalianget dan untuk becak hanya beberapa unit saja yang beroperasi di Desa Marengan Daya karena pada daerah ini masyarakat Desa Marengan Daya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju ke pusat kota atau melakukan pergerakan lainnya dan sebaliknya becakpun enggan beroperasi di Desa Marengan Daya karena letak Desa Marengan Daya cukup jauh menuju pusat Kota Sumenep. Untuk Desa pabian dilayani oleh angkutan becak yang letaknya secara menyebar di seluruh kawasan Desa Pabian dan dilewati oleh angkutan umum jenis Bus dan angkutan pedesaan yang melintas di sepanjang Jalan Lingkar di Desa Pabian Sedangkan untuk Desa Kacongan dilayani oleh beberapa angkutan pedesaan yang rutenya menuju ke Kecamatan Gapura dan Kecamatan Kalianget.

Untuk Zona III terdiri dari 4 Desa yaitu Desa Bangkal dengan jumlah penduduk sebesar 2101 jiwa, Desa Kebunan dengan jumlah penduduk sebesar 2579 jiwa, Desa Parsanga dengan jumlah penduduk sebesar 4616 jiwa dan Desa

Paberasan dengan jumlah penduduk sebesar 3692. Total keseluruhan jumlah penduduk yang berada di Zona III ini sebesar 12988 jiwa. Dominasi penggunaan lahan yang terdapat di Desa Bangkal terdiri dari kawasan pemukiman, kawasan perdagangan dan jasa dan juga terdapat sebuah terminal tipe C untuk angkutan umum pedesaan yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Terminal tersebut digunakan sebagai tempat berjualan para pedagang buah dan pedagang kaki lima (PKL). Dalam melakukan pergerakannya, Masyarakat yang terdapat di Desa Bangkal ini dilayani oleh angkutan becak dan angkutan pedesaan, Sedangkan untuk Desa Kebunan dan Desa Paberasan dominasi penggunaan lahannya hanya terdiri dari kawasan pemukiman dimana dalam melakukan pergerakannya hanya dilayani oleh angkutan pedesaan.

Untuk Zona IV hanya terdiri dari Desa Kebonagung dengan jumlah penduduk sebesar 2249 jiwa dimana dalam melakukan pergerakannya masyarakat yang berada di zona ini hanya dilayani oleh angkutan pedesaan. Adapun dominasi penggunaan lahan yang terdapat pada kawasan ini terdiri dari kawasan permukiman, lahan kosong dan terdapat pula fasilitas jasa yang berupa tempat rekreasi yaitu tempat pemandian di Sungai Kebonagung dan tempat ziarah yaitu pemakaman asta tinggi yang merupakan tempat peristirahatan terakhir para leluhur raja Kota Sumenep dan tempat tersebut dijadikan tempat wisata oleh masyarakat Kecamatan Kota Sumenep.

Berdasarkan atas hal tersebut diatas, maka dapat ditentukan besarnya bangkitan dan tarikan yang dimiliki oleh masing-masing zona berdasarkan pola penggunaan lahan yang dimiliki dimana dimana yang termasuk dalam zona bangkitan ini adalah Zona II yang terdiri dari Desa Marengan Daya, Desa Pabian dan Desa Kacongan dan Zona IV yang hanya terdiri Desa Kebonagung dan Zona III yang terdiri dari Desa Bangkal, Desa Kebonagung, Desa Parsanga dan Desa Paberasan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 3.2 analisa pembagian zona berdasarkan penggunaan lahan dan karakter zona yang dimiliki.



JUDUL PETA :
ANALISA PEMBAGIAN ZONA BERDASARKAN POLA PENGGUNAAN LAHAN

NO. PETA : 3.2

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona I
- Zona II
- Zona III
- Zona IV
- Pusat Kota

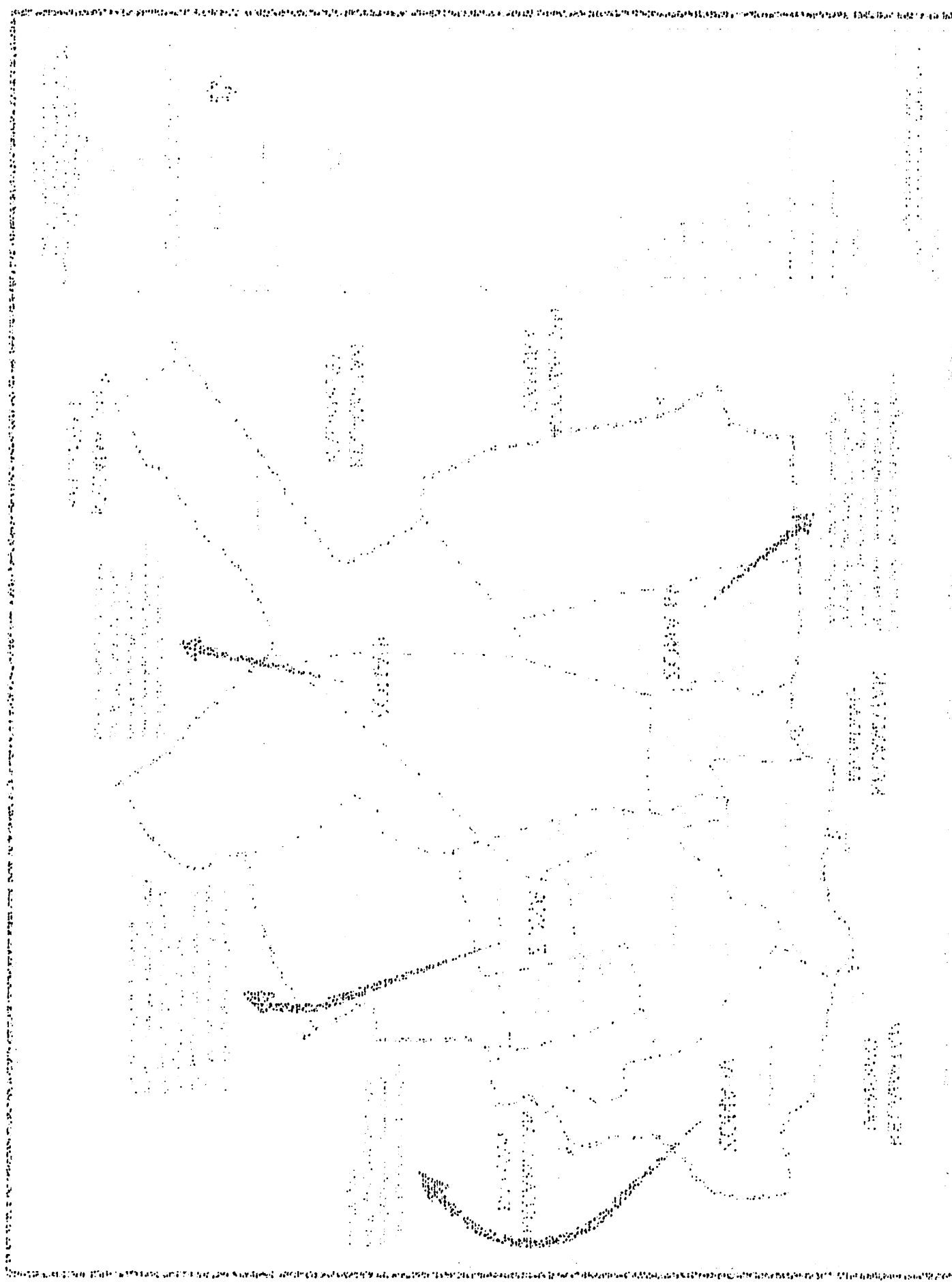
INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Analisa

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



3.3 Analisa Pola Pergerakan Masyarakat

Analisa pola pergerakan masyarakat ini bertujuan untuk mengetahui besarnya pelaku pergerakan yang terjadi (*Trip Generation*) dimana besarnya pergerakan dari masing-masing keluarga dapat diperoleh dari banyaknya anggota keluarga yang melakukan pergerakan, semakin banyak jumlah anggota keluarga yang melakukan pergerakan maka semakin banyak pula pergerakan yang dihasilkan baik dalam zona asal maupun antar zona.

Besarnya anggota keluarga dan jumlah anggota keluarga dalam melakukan pergerakan pada masing-masing zona ditentukan berdasarkan hasil penyebaran kuisioner kepada 100 responden jumlah rumah tangga pada wilayah Kecamatan Kota Sumenep dengan jumlah anggota keluarga sebanyak 524 orang dan jumlah anggota keluarga yang melakukan pergerakan sebanyak 496 orang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.3
Jumlah Anggota Keluarga Yang Melakukan Pergerakan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Rumah Tangga (X)	Jumlah Seluruh Anggota Keluarga	Jumlah Seluruh Anggota Keluarga Yang Melakukan Pergerakan (Y)	Rata – Rata Anggota Keluarga Yang Melakukan Pergerakan Di Tiap Rumah Tangga (Y/X)
1.	I	65	331	314	5
2.	II	13	73	68	5
3.	II	19	96	91	5
4.	IV	3	24	23	8
Jumlah		100	524	496	$23/4 = 6$

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.4 dibawah ini akan menjelaskan tentang perbandingan jumlah anggota keluarga pelaku pergerakan (A_p) dengan jumlah anggota keluarga di tiap-tiap zona (A_t).

Tabel 3.4
Perbandingan Jumlah Anggota Keluarga dan Anggota Keluarga Pelaku Pergerakan di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Anggota Keluarga (At)	Anggota Keluarga Pelaku Pergerakan (Ap)	Ap/At
1.	I	331	314	0,948
2.	II	73	68	0,931
3.	III	96	91	0,947
4.	IV	24	23	0,958
Jumlah		524	496	0,946

Sumber : Hasil Analisa

Pada tabel 3.3 diatas diperoleh jumlah rata-rata pelaku pergerakan yang ada di seluruh zona secara keseluruhan yaitu sebesar 0,946 dimana perbandingan tersebut diperoleh dari jumlah anggota keluarga dibagi dengan jumlah anggota keluarga pelaku pergerakan di seluruh zona sedangkan jumlah pelaku pergerakan masyarakat yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep sebesar 644221 jiwa dimana jumlah pelaku pergerakan dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep diperoleh dengan cara mengkalikan jumlah penduduk pada tahun 2007 dengan rata-rata pelaku pergerakan atau perbandingan jumlah anggota keluarga dan anggota keluarga pelaku pergerakan di wilayah kecamatan kota sumenep (Ap/At) dan tabel berikut merupakan perhitungan jumlah pelaku pergerakan berdasarkan jumlah penduduk yang ada di tiap-tiap zona.

Tabel 3.5
Jumlah Pergerakan di Tiap-tiap Zona Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Perbandingan Jumlah Anggota Keluarga Pelaku Pergerakan	Jumlah Pelaku Pergerakan
1.	I	43246	0,948	40997
2.	II	9404	0,931	8755
3.	III	12988	0,947	12300
4.	IV	2249	0,958	2154
Jumlah				64206

Sumber : Hasil Analisa

Untuk mengetahui jumlah pelaku pergerakan pada masing-masing zona (Pi) berdasarkan angka perbandingan anggota keluarga pelaku pergerakan pada masing-masing zona (Agi) dengan anggota keluarga pelaku pergerakan seluruhnya (Agt) terhadap jumlah pelaku pergerakan dalam kota (Pm) dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.6
Jumlah Pelaku Pergerakan Pada Masing-Masing Zona
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Zona	Agi	Agt	$pi = \frac{Agi}{Agt}$	Pm	Pi = pi x Pm	%
1	I	40997	64206	0,6385	64221	41005	63,85
2	II	8755	64206	0,1364	64221	8760	13,64
3	III	12300	64206	0,1916	64221	12305	19,16
4	IV	2154	64206	0,0335	64221	2151	3,35

Sumber : Hasil Analisa

Keterangan :

Agi = Anggota keluarga pelaku pergerakan pada tiap-tiap Zona

Agt = Anggota keluarga pelaku pergerakan seluruh Zona

Pm = Jumlah pelaku pergerakan dalam wilayah Kecamatan Kota

pi = Hasil perbandingan Anggota keluarga pelaku pergerakan di tiap-tiap Zona dengan anggota keluarga pelaku pergerakan seluruh Zona

Pi = Jumlah pelaku pergerakan pada masing-masing zona

Berdasarkan pada tabel 3.5 diatas dapat diketahui bahwa jumlah pelaku pergerakan terbesar berada pada zona I yaitu sebesar 64 % dimana pada zona I ini terdapat beberapa fungsi diantaranya sebagai pusat kegiatan ekonomi penduduk yaitu terdapatnya fasilitas perdagangan dan jasa, pusat perkantoran pemerintahan dan pusat pendidikan/sekolah sedangkan untuk pelaku pergerakan terkecil berada pada zona IV yaitu sebesar 3 % dimana pola penggunaan lahan yang terdapat pada zona ini sebagian besar terdapat lahan kosong yang berupa areal persawahan dan hutan.

3.4 Analisa Karakteristik Pergerakan Penduduk

Terjadinya suatu pergerakan dikaitkan dengan tujuan dan maksud utama dalam melakukan suatu pergerakan. Pergerakan yang dimaksud yaitu berdasarkan kegiatan atau aktifitas yang dilakukan secara rutin dan merupakan aktifitas atau kegiatan utama yang dilakukan dalam kehidupan sehari-hari dimana kegiatan tersebut meliputi kegiatan dalam bekerja, belanja, dan sekolah. Pergerakan yang terjadi dimulai dari lokasi asal (rumah) menuju lokasi tujuan pergerakan dengan maksud untuk bekerja, sekolah atau belanja dan maksud dari pergerakan tersebut dianggap sebagai suatu faktor pembangkit pergerakan.

Dalam uraian berikut akan membahas tentang besarnya produksi bangkitan dan tarikan pergerakan penduduk yang terjadi dalam lingkup wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

3.4.1 Produksi (Bangkitan) Pergerakan

Besarnya produksi (bangkitan) pergerakan penduduk dapat ditaksir dengan menggunakan koefisien produksi pergerakan penduduk yang ada di tiap-tiap zona dan besarnya produksi pergerakan rata-rata dalam sehari dihitung berdasarkan harga koefisien rata-rata produksi pergerakan dengan besarnya pelaku pergerakan dan untuk menghitung nilai koefisien rata-rata produksi pergerakan berdasarkan maksud pergerakan (Km) tersebut adalah dengan cara melakukan perbandingan antara besarnya pelaku pergerakan berdasarkan maksud pergerakan pada masing-masing zona (Agmi) dengan penduduk pelaku pergerakan yang ada pada masing-masing zona (Agi). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.7
Pelaku Pergerakan Berdasarkan Maksud Perjalanan
Di Tiap-tiap Zona
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Penduduk	Pelaku Pergerakan Berdasarkan Maksud Pergerakan (Agmi)			Jumlah Perjalanan Dari Zona Asal
			Bekerja	Sekolah	Belanja	
1.	I	43246	128	102	84	314

3.1. Analisis Perbandingan Efektivitas Penggunaan % Keuntungan

Terdapatnya suatu perbandingan dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah dalam pelaksanaan suatu program, khususnya yang dimaksudkan yaitu pelaksanaan kegiatan atau kegiatan yang dilakukan secara rutin dan terprogram atau tidak secara rutin dilakukan dalam pelaksanaan kegiatan tersebut. Untuk mengetahui hal tersebut maka dilakukan kegiatan analisis perbandingan dengan tujuan untuk mengetahui apakah kegiatan tersebut lebih efektif atau tidak dibandingkan dengan kegiatan lain yang sejenis. Untuk mengetahui hal tersebut maka dilakukan kegiatan analisis perbandingan dengan tujuan untuk mengetahui apakah kegiatan tersebut lebih efektif atau tidak dibandingkan dengan kegiatan lain yang sejenis.

Untuk tujuan tersebut maka diperlukan data yang berkaitan dengan pelaksanaan dan tindakan program yang dilakukan yang terdapat dalam laporan kegiatan. Kemudian data tersebut dapat lebih lanjut dipelajari pada masing-masing bagian (a).

3.1.1. Produk (Kegiatan) Persewaan

Secara umum kegiatan (kegiatan) persewaan (kegiatan) yang dilakukan dengan menggunakan kegiatan persewaan (kegiatan) yang ada di lapangan akan menimbulkan masalah-masalah yang berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan tersebut. Untuk mengetahui masalah-masalah tersebut maka dilakukan kegiatan analisis perbandingan dengan tujuan untuk mengetahui apakah kegiatan tersebut lebih efektif atau tidak dibandingkan dengan kegiatan lain yang sejenis. Untuk mengetahui hal tersebut maka dilakukan kegiatan analisis perbandingan dengan tujuan untuk mengetahui apakah kegiatan tersebut lebih efektif atau tidak dibandingkan dengan kegiatan lain yang sejenis.

Tabel 3.1
Tabel Perbandingan Pelaksanaan Kegiatan Persewaan
di Lapangan Tahun 2007

No	Kategori	Jumlah	Tahun Persewaan	
			2007	2008
1	Persewaan	1200	100	20

No	Zona	Jumlah Penduduk	Pelaku Pergerakan Berdasarkan Maksud Pergerakan (Agmi)			Jumlah Perjalanan Dari Zona Asal
			Bekerja	Sekolah	Belanja	
2.	II	9404	28	26	14	68
3.	III	12988	31	41	19	91
4.	IV	2249	10	9	4	23
Total		67887	197	178	121	496

Sumber : Hasil Quisioner

Dari tabel maksud perjalanan diatas maka akan diperoleh nilai koefisien produksi yang dihasilkan berdasarkan maksud dari pergerakan tersebut dimana nilai koefisien produksi diperoleh dengan cara membagi jumlah anggota keluarga yang melakukan pergerakan berdasarkan maksud perjalanan (Agmi) dengan jumlah pelaku pergerakan di tiap-tiap zona (Agmi). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.8
Koefisien Produksi Pergerakan Masyarakat
Berdasarkan Maksud Pergerakan
Tahun 2007

No	Zona	Maksud Pergerakan (Km)		
		Bekerja	Sekolah	Belanja
1.	I	0,41	0,32	0,27
2.	II	0,41	0,38	0,21
3.	III	0,34	0,45	0,21
4.	IV	0,44	0,39	0,17

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan analisa perhitungan yang telah dilakukan diatas yaitu tabel pelaku pergerakan dan tabel koefisien produksi berdasarkan maksud pergerakan di tiap-tiap zona, maka dapat diketahui bahwa besarnya bangkitan pergerakan berdasarkan masing-masing maksud pergerakan di seluruh zona yaitu :

- ✚ Ke tempat kerja = 197 jiwa
- ✚ Ke tempat sekolah = 178 jiwa
- ✚ Ke tempat belanja = 121 jiwa

Berdasarkan nilai koefisien yang dihasilkan dari pelaku pergerakan dengan maksud bekerja berada Zona IV yaitu sebesar 44 %, untuk maksud pergerakan

sekolah berada pada Zona III yaitu sebesar 45 % sedangkan untuk maksud pergerakan belanja berada pada Zona I yaitu sebesar 27 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 3.3 peta bangkitan berdasarkan maksud pergerakan.

3.4.2 Faktor Penarik Pergerakan

Suatu lokasi dimana kegiatan berlangsung disebut sebagai tarikan yaitu terjadinya suatu pergerakan penduduk yang diakibatkan oleh adanya penduduk atau individu tersebut melakukan suatu pergerakan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan pada suatu guna lahan tertentu sehingga menimbulkan besar serta pola pergerakannya yang dapat dibedakan berdasarkan asal dan tujuan pergerakan penduduk dan berdasarkan pola penggunaan di suatu lahan tertentu yang dapat menimbulkan tarikan pergerakan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan di bawah ini :

3.4.2.1 Berdasarkan Asal dan Tujuan Pergerakan Penduduk

Asal dan tujuan pergerakan penduduk dapat ditunjukkan oleh distribusi asal pergerakan serta lokasi tujuan pergerakan dalam kota yang di distribusikan dalam setiap zona. Pola dan besarnya distribusi asal dan tujuan pergerakan penduduk ditunjukkan oleh harga koefisien distribusi asal dan tujuan pergerakan terhadap jumlah pelaku pergerakan dari masing-masing zona. Untuk lebih jelas tentang distribusi asal dan tujuan pergerakan penduduk berdasarkan maksud pergerakan pada masing-masing zona dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.9
Distribusi Asal dan Tujuan Pergerakan Penduduk
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Zona Asal	Maksud Pergerakan	Zona Tujuan				Jumlah
			I	II	III	IV	
1.	I	Bekerja	41	32	31	20	124
		Belanja	35	29	26	18	108
		Sekolah	32	27	13	10	82
		Σ	108	88	70	48	314
2.	II	Bekerja	12	10	3	4	29

No	Zona Asal	Maksud Pergerakan	Zona Tujuan				Jumlah
			I	II	III	IV	
		Belanja	4	3	3	2	12
		Sekolah	9	13	4	1	27
		Σ	25	26	10	7	68
		3.	III	Bekerja	12	9	10	4	35
		Belanja	8	8	6	1	23
		Sekolah	11	4	13	5	33
		Σ	31	21	29	10	91
		4.	IV	Bekerja	4	3	1	2	10
		Belanja	2	1	1	1	5
		Sekolah	2	2	2	2	8
		Σ	8	6	4	5	23

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan tabel distribusi berdasarkan asal dan tujuan pergerakan pada masing-masing zona maka dapat diperoleh nilai koefisien distribusi yang dihasilkan berdasarkan pergerakan tersebut dimana nilai koefisien dapat dicari dengan cara membagi jumlah penduduk yang melakukan pergerakan berdasarkan maksud pergerakan dari zona asal menuju zona tujuan dengan total jumlah pergerakan dari zona asal dan zona tujuan pada kawasan perencanaan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.10
Koefisien Distribusi Asal Dan Tujuan Pergerakan Tiap-tiap Zona
Tahun 2007

No	Zona Asal	Maksud Pergerakan	Zona Tujuan			
			I	II	III	IV
1.	I	Bekerja	0,33	0,26	0,25	0,16
		Belanja	0,32	0,27	0,24	0,17
		Sekolah	0,39	0,33	0,16	0,12
		Σ	0,35	0,28	0,22	0,15
2.	II	Bekerja	0,41	0,35	0,10	0,14
		Belanja	0,33	0,25	0,25	0,17
		Sekolah	0,33	0,48	0,15	0,04
		Σ	0,37	0,38	0,15	0,10
3.	III	Bekerja	0,34	0,26	0,29	0,11
		Belanja	0,35	0,35	0,26	0,04
		Sekolah	0,33	0,12	0,40	0,15
		Σ	0,34	0,23	0,32	0,11
4.	IV	Bekerja	0,4	0,3	0,1	0,2

No	Zona Asal	Maksud Pergerakan	Zona Tujuan			
			I	II	III	IV
		Belanja	0,4	0,2	0,2	0,2
		Sekolah	0,25	0,25	0,25	0,25
		Σ	0,35	0,26	0,17	0,22

Sumber : Hasil Analisa

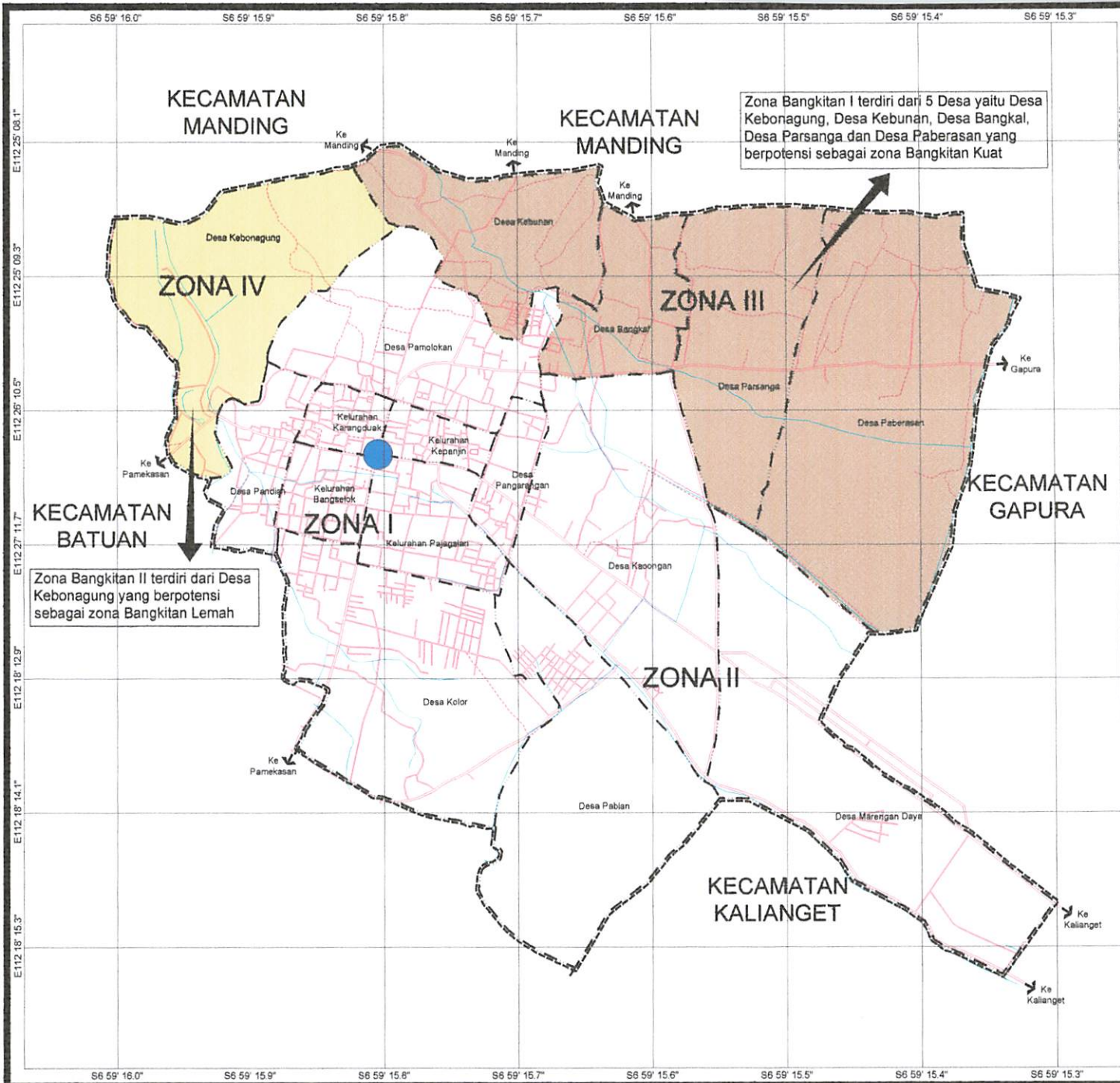
Dari tabel 3.10 diatas maka dapat diketahui besarnya distribusi jumlah penduduk di tiap-tiap zona yaitu dengan cara mengkalikan koefisien pergerakan berdasarkan asal dan tujuan dengan jumlah besaran produksi pergerakan berdasarkan maksud perjalanan di tiap-tiap zona. Pergerakan asal dan tujuan berdasarkan maksud pergerakan dapat dilihat pada peta 3.4 – 3.7 sedangkan distribusi jumlah penduduk di tiap-tiap zona dapat dilihat pada tabel 3.11 di bawah ini :

Tabel 3.11
Distribusi Jumlah Penduduk Berdasarkan Asal Dan Tujuan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Zona Asal	Zona Tujuan				Total
		I	II	III	IV	
1.	I	14352	11481	9021	6151	41005
2.	II	3241	3329	1314	876	8760
3.	III	4184	2830	3938	1353	12305
4.	IV	753	559	366	473	2151
	Jumlah	22530	18199	14639	8853	64221

Sumber : Hasil Analisa

Hasil analisa distribusi pergerakan jumlah penduduk berdasarkan asal dan tujuan pada tabel diatas menunjukkan bahwa sebesar 35 % masyarakat yang berada di zona I lebih banyak melakukan pergerakan menuju Zona I, 38 % masyarakat yang berada di Zona II banyak melakukan pergerakan di Zona asalnya yaitu Zona II dan 34 % masyarakat yang berada di Zona III sedangkan 35 % masyarakat Zona IV lebih banyak melakukan pergerakan menuju Zona I.



JUDUL PETA :
ANALISA ZONA BANGKITAN

NO. PETA :
3.3

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona Bangkitan Kuat
- Zona Bangkitan Lemah
- Pusat Kota

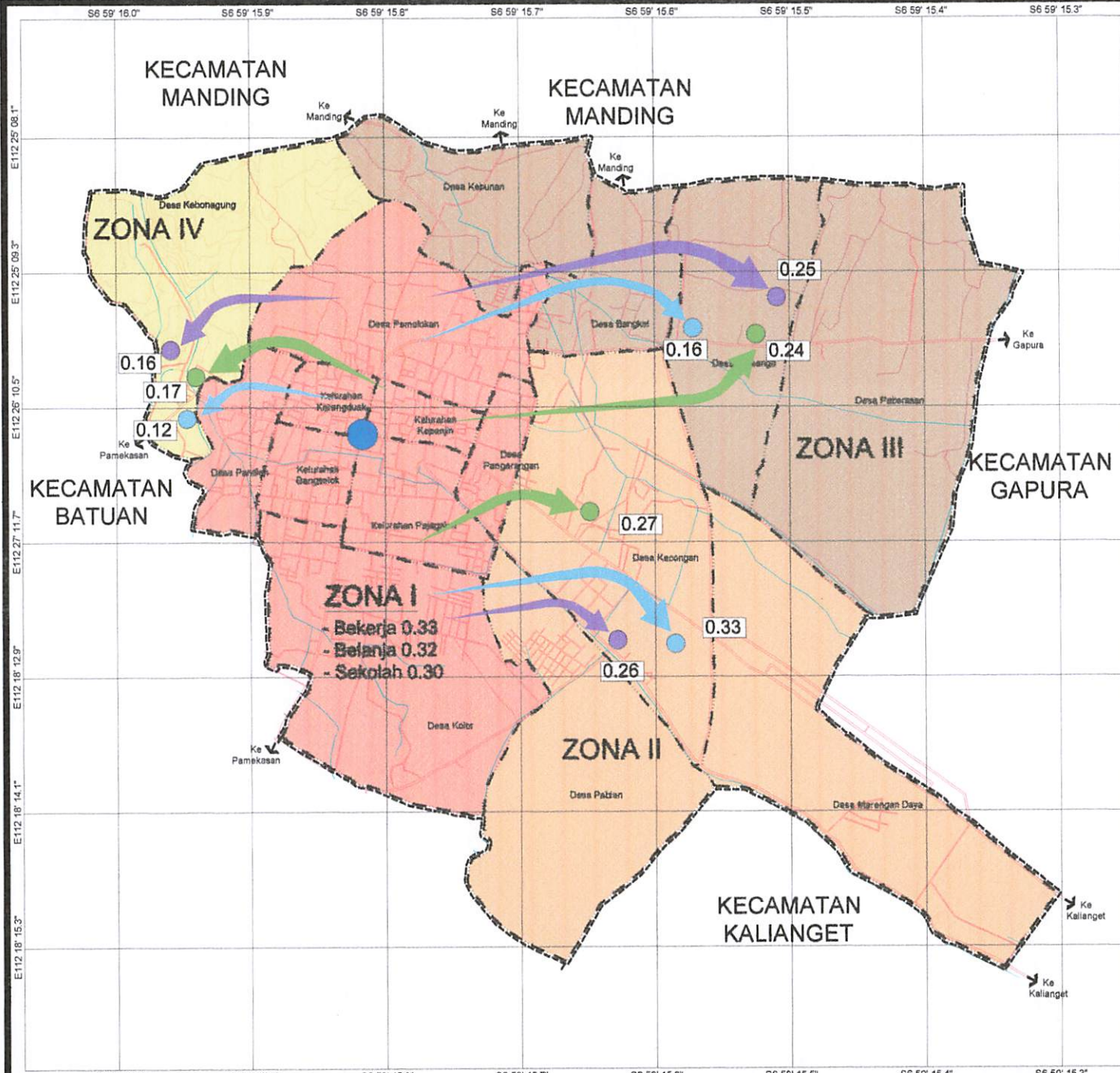
INSERT PETA:

SUMBER PETA:
Hasil analisa

SKALA:
1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

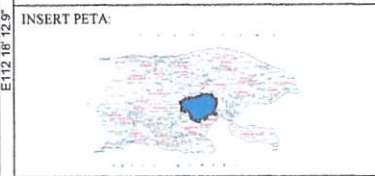
TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



JUDUL PETA :
**ASAL DAN TUJUAN PERGERAKAN
 BERDASARKAN AKTIFITAS DI ZONA I**

NO. PETA : 3.4

- LEGENDA :**
- Batas Kecamatan
 - Batas Desa
 - Batas Wilayah Perencanaan
 - Jalan Aspal
 - Jalan Mnkadam
 - Sungai
 - Zona I
 - Zona II
 - Zona III
 - Zona IV
 - Pergerakan Bekerja
 - Pergerakan Belanja
 - Pergerakan Sekolah
 - Pusat Kota
 - Lokasi Bekerja
 - Lokasi Belanja
 - Lokasi Sekolah

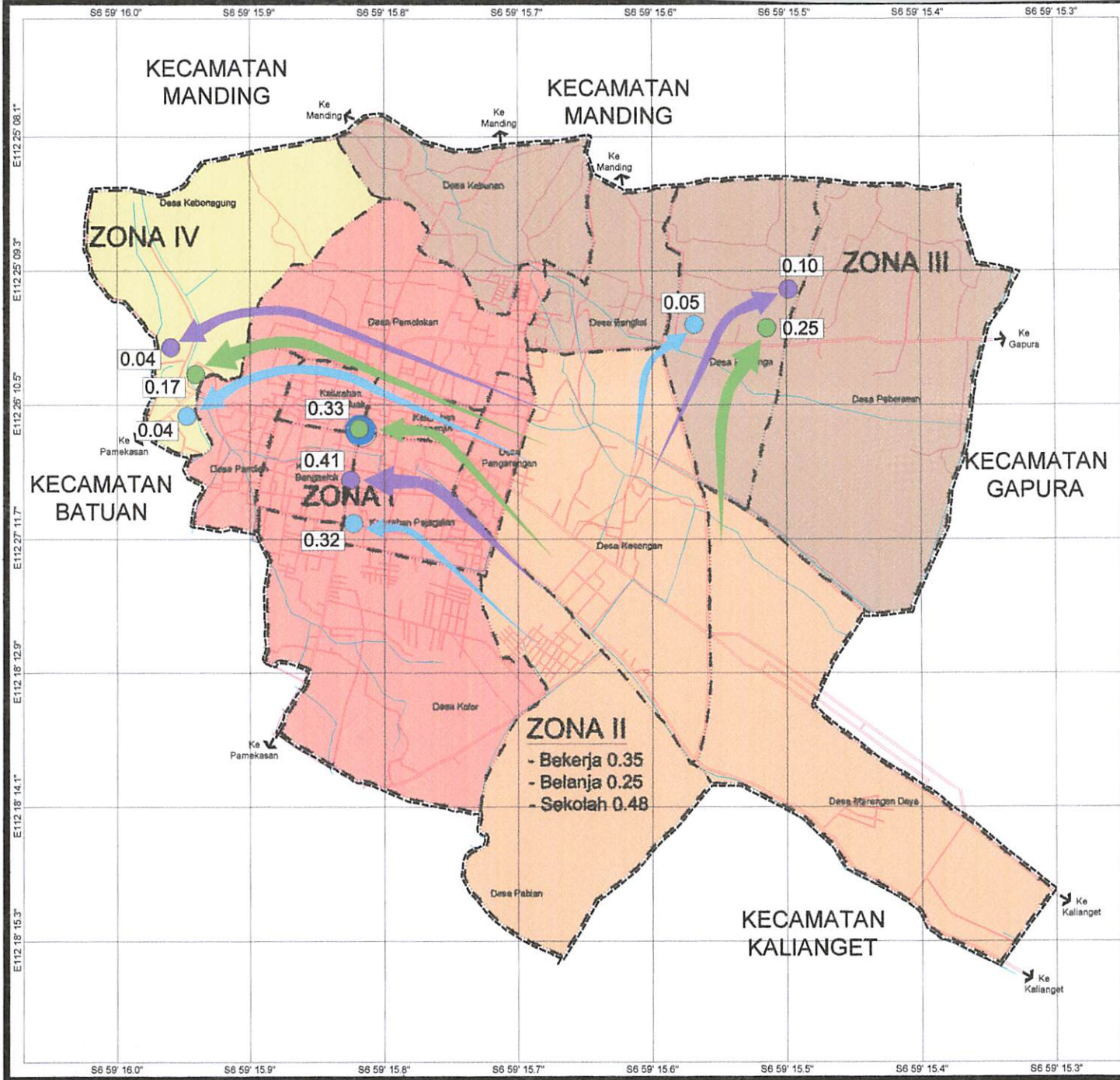


SUMBER PETA: Hasil analisa

SKALA:
 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009



JUDUL PETA :
ASAL DAN TUJUAN PERGERAKAN BERDASARKAN AKTIFITAS DI ZONA II

NO. PETA : 3.5

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona I
- Zona II
- Zona III
- Zona IV
- Pergerakan Bekerja
- Pergerakan Belanja
- Pergerakan Sekolah
- Pusat Kota
- Lokasi Bekerja
- Lokasi Belanja
- Lokasi Sekolah

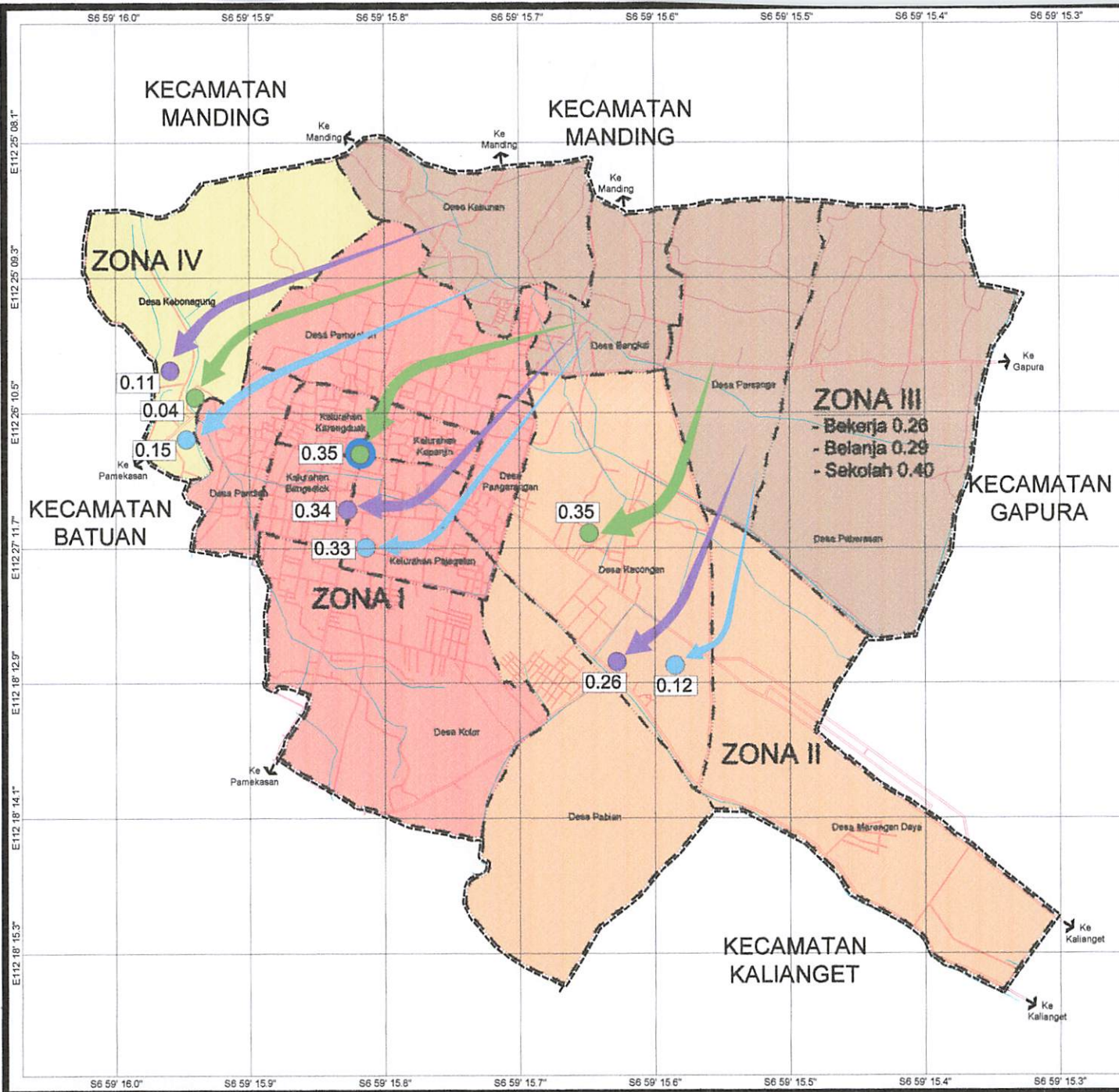
INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil analisa

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



JUDUL PETA :
 ASAL DAN TUJUAN PERGERAKAN
 BERDASARKAN AKTIFITAS DI ZONA III

NO. PETA : 3.6

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona I
- Zona II
- Zona III
- Zona IV
- Pergerakan Bekerja
- Pergerakan Belanja
- Pergerakan Sekolah
- Pusat Kota
- Lokasi Bekerja
- Lokasi Belanja
- Lokasi Sekolah

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil analisa

SKALA: 1 : 45.000

**RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA**

**TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009**

S6 59' 16.0" S6 59' 15.9" S6 59' 15.8" S6 59' 15.7" S6 59' 15.6" S6 59' 15.5" S6 59' 15.4" S6 59' 15.3"

E112 25 08.1" E112 25 09.3" E112 26 10.5" E112 27 11.7" E112 18 12.9" E112 18 14.1" E112 18 15.3"

KECAMATAN MANDING

KECAMATAN MANDING

KECAMATAN GAPURA

KECAMATAN KALIANGET

ZONA IV
- Bekerja 0.2
- Belanja 0.2
- Sekolah 0.25

ZONA III

ZONA I

ZONA II

KECAMATAN BATUAN

S6 59' 16.0" S6 59' 15.9" S6 59' 15.8" S6 59' 15.7" S6 59' 15.6" S6 59' 15.5" S6 59' 15.4" S6 59' 15.3"

JUDUL PETA :
ASAL DAN TUJUAN PERGERAKAN
BERDASARKAN AKTIFITAS DI ZONA IV

NO. PETA : 3.7

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Zona I
- Zona II
- Zona III
- Zona IV
- Pergerakan Bekerja
- Pergerakan Belanja
- Pergerakan Sekolah
- Pusat Kota
- Lokasi Bekerja
- Lokasi Belanja
- Lokasi Sekolah

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil analisa

SKALA:

1 : 45.000



RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

3.4.2.2 Berdasarkan Pola Penggunaan Lahan

Salah satu penyebab terjadinya tarikan pergerakan dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep adalah disebabkan oleh adanya berbagai kegiatan yang tersebar yang disesuaikan dengan pola penggunaan lahan yang ada dimana pergerakan penduduk yang terjadi dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep lebih banyak dilakukan ke zona-zona yang memiliki kelengkapan fasilitas baik itu fasilitas pendidikan, fasilitas perkantoran pemerintahan dan fasilitas perdagangan dan jasa. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin lengkap dan beragam kegiatan yang dimiliki suatu kawasan, maka kawasan tersebut akan berpotensi sebagai penarik pergerakan yang lebih dominan dibandingkan dengan kawasan lainnya.

Berdasarkan hasil survey dan analisa yang telah dilakukan, maka zona yang termasuk sebagai zona penarik pergerakan utama di wilayah Kecamatan Kota Sumenep adalah :

- **Zona I**

Zona ini merupakan kawasan pusat perkotaan Sumenep yang terdiri dari 4 Kelurahan yaitu Kelurahan Pajagalan dengan jumlah penduduk sebesar 3924 jiwa, Kelurahan Bangselok dengan jumlah penduduk sebesar 5888 jiwa, Kelurahan Karangduak dengan jumlah penduduk sebesar 4472 jiwa dan Kelurahan Kepanjen dengan jumlah penduduk sebesar 3826 jiwa. Adapun dominasi penggunaan lahan yang ada pada 4 Kelurahan dan 4 Desa tersebut adalah kawasan perkantoran (Kantor Kecamatan, Kantor Militer, Kantor Dinas PKT, Bappeda, dll), Kawasan perdagangan dan jasa (Pertokoan, Supermarket, Swalayan), Kawasan pendidikan (SMU II, SDN dan Madrasah), kawasan perkantoran (Kantor Dishub, Cipta Karya, BPS, Kepegawaian, PDAM, perikanan, Pegadaian dll), Kawasan pendidikan, kawasan perumahan dan kawasan permukiman. Zona I ini memiliki tarikan yang kuat karena dengan adanya beberapa fasilitas yang ada dan dapat menarik pergerakan masyarakat sekitarnya menuju zona ini.

- **Zona II**

Terdapat 3 Desa yang ada pada zona II ini yaitu Desa Marengan dengan jumlah penduduk sebesar 1766 jiwa, Desa Pabian dengan jumlah penduduk

sebesar 6302 jiwa dan Desa Kacong yang memiliki jumlah penduduk sebesar 1336 jiwa dengan total keseluruhan jumlah penduduk sebesar 9404 jiwa. Adapun dominasi penggunaan lahan yang ada pada zona tersebut adalah terdapatnya kawasan perkantoran (Polres, KUA, Telkom, Pegadaian, Kesbang), Kawasan pendidikan (SMU 1, SLTP 1 – 3, SMU PGRI, SDK), terdapat beberapa warung, kios, pertokoan dan terdapat pula kawasan perumahan dan kawasan permukiman penduduk.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 3.7 peta pembagi zona penarik pergerakan utama di wilayah perkotaan Sumenep berdasarkan pola penggunaan yang ada.

3.5 Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Kondisi Saat Ini

Untuk analisa karakteristik pelayanan angkutan umum yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep saat ini salah satunya yaitu dengan menganalisa tingkat pelayanan angkutan becak, Ojek dan angkutan umum pedesan yang masuk dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep dimana hasil analisa ini nantinya dapat diketahui hasil atau output dalam merencanakan angkutan umum di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

3.5.1 Analisa Karakteristik Tingkat Pelayanan Angkutan becak

Pada bagian ini akan membahas lebih lanjut tentang analisa karakteristik khusus pelayanan angkutan becak di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dimana dalam analisa tingkat pelayanan angkutan becak ini meliputi analisa karakteristik operasi pelayanan, analisa karakteristik jumlah perjalanan yang ditempuh dalam sehari dan analisa karakteristik sosial ekonomi para pengemudi becak.

3.5.1.1 Analisa Karakteristik Operasi Pelayanan

Berdasarkan perolehan data yang telah di analisa, dapat diketahui bahwa sebanyak 96 % wilayah operasi mereka ditentukan berdasarkan kesepakatan bersama dimana alasan tersebut disebabkan karena sebanyak 34 % responden

sebelum 2002. Pada tahun 2002, jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan adalah 13,5 juta orang, atau 13,5% dari total penduduk. Pada tahun 2005, jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan adalah 14,5 juta orang, atau 14,5% dari total penduduk. Jumlah penduduk yang tinggal di pedesaan adalah 83,5 juta orang, atau 83,5% dari total penduduk. Jumlah penduduk yang tinggal di pedesaan adalah 83,5 juta orang, atau 83,5% dari total penduduk.

Hal ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan terus meningkat. Hal ini disebabkan oleh berbagai faktor, seperti pertumbuhan ekonomi, kemajuan teknologi, dan perubahan gaya hidup masyarakat.

3.2. Analisis Tingkat Pertumbuhan Jumlah Penduduk Kota

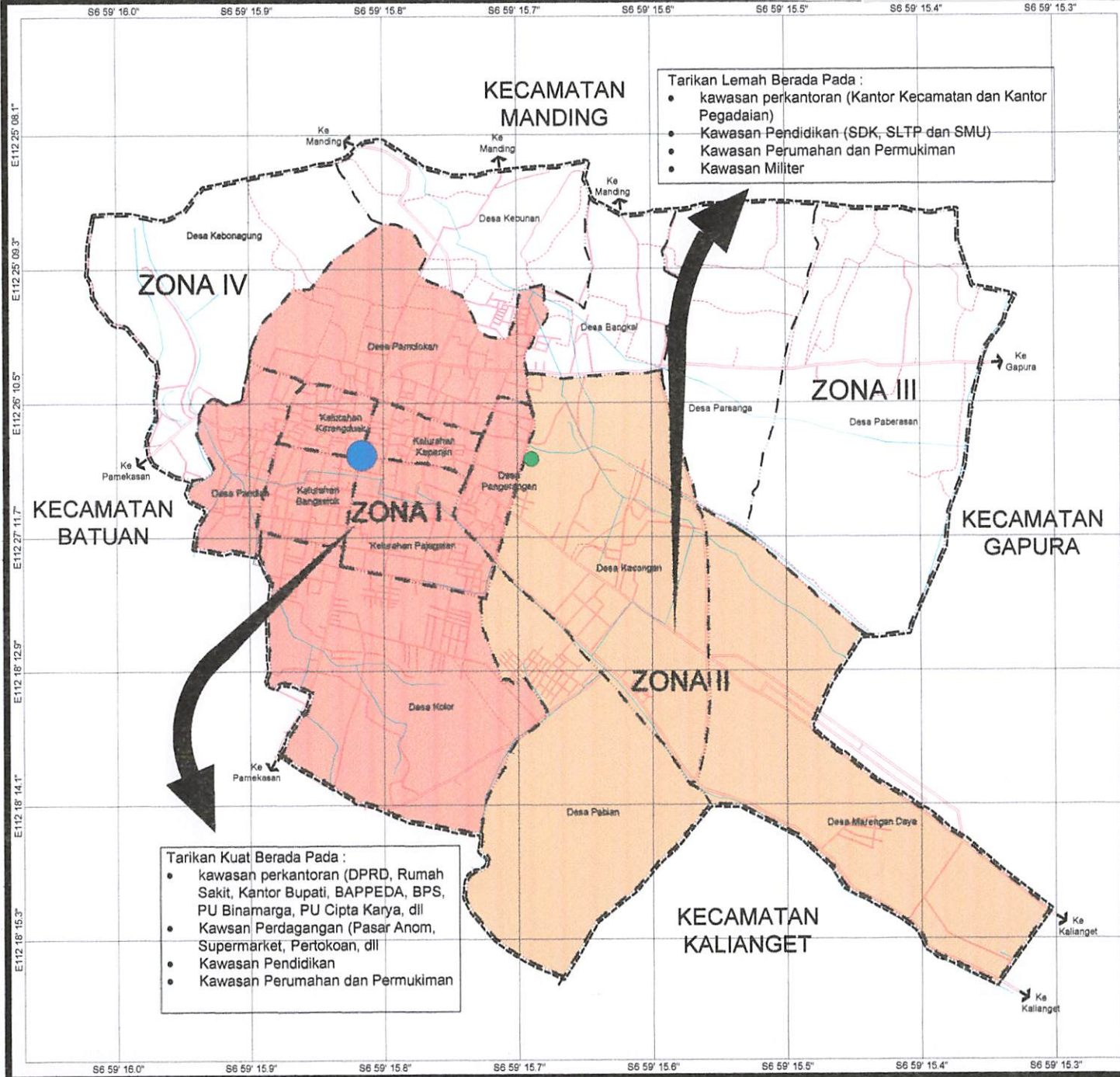
Untuk menganalisis pertumbuhan jumlah penduduk kota, digunakan metode analisis regresi linier. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pertumbuhan penduduk kota dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Hasil analisis menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk kota dipengaruhi oleh faktor-faktor tersebut.

3.2.1 Analisis Karakteristik Tingkat Pertumbuhan Jumlah Penduduk

Pada bagian ini akan membahas lebih lanjut tentang analisis karakteristik tingkat pertumbuhan penduduk kota. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pertumbuhan penduduk kota dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Hasil analisis menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk kota dipengaruhi oleh faktor-faktor tersebut.

3.2.1.1 Analisis Karakteristik Tingkat Pertumbuhan

Untuk menganalisis karakteristik tingkat pertumbuhan penduduk kota, digunakan metode analisis regresi linier. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pertumbuhan penduduk kota dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Hasil analisis menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk kota dipengaruhi oleh faktor-faktor tersebut.



- Tarikan Lemah Berada Pada :**
- kawasan perkantoran (Kantor Kecamatan dan Kantor Pegadaian)
 - Kawasan Pendidikan (SDK, SLTP dan SMU)
 - Kawasan Perumahan dan Permukiman
 - Kawasan Militer

- Tarikan Kuat Berada Pada :**
- kawasan perkantoran (DPRD, Rumah Sakit, Kantor Bupati, BAPPEDA, BPS, PU Binamarga, PU Cipta Karya, dll)
 - Kawasan Perdagangan (Pasar Anom, Supermarket, Pertokoan, dll)
 - Kawasan Pendidikan
 - Kawasan Perumahan dan Permukiman

JUDUL PETA :
ANALISA ZONA PENARIK PERGERAKAN UTAMA

NO. PETA : 3.8

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- ~ Sungai
- Zona Penarik Kuat
- Zona Penarik Lemah
- Pusat Kota
- Kantor Kecamatan

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Analisa

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

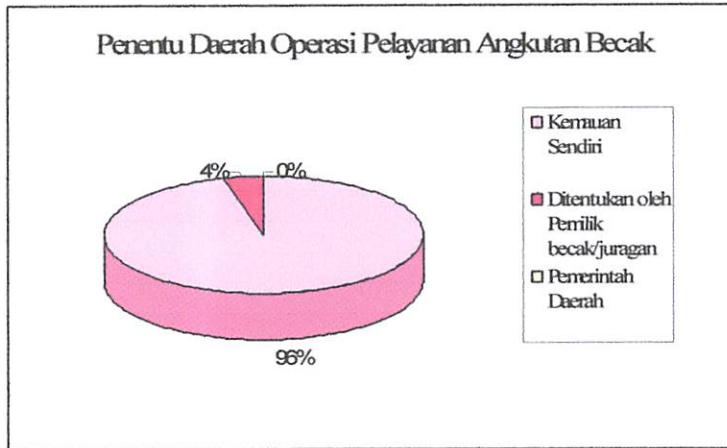
TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

memilih daerah pelayanannya di daerah permukiman atau perumahan yang memungkinkan penduduk di kawasan tersebut menggunakan jasa angkutan becak untuk melakukan pergerakan ke sekolah, bekerja dan belanja, sedangkan sebanyak 41 % responden memilih beroperasi di daerah pusat perbelanjaan atau perdagangan (Pasar, Supermarket, Pertokoan) dan sebanyak 13 % responden beroperasi di daerah fasilitas pendidikan atau sekolah sedangkan 8 % responden tidak memiliki daerah operasi pelayanan angkutannya karena selain menjadi pengemudi angkutan becak juga menjadi kuli bangunan. Alasan lainnya yang menentukan daerah operasi pelayanan becak adalah bahwa sebanyak 4 % responden ditentukan oleh juragan atau pemilik angkutan becak dalam menjalankan operasi pelayanannya, salah satu contohnya di pasar karena membantu juragan atau pemilik angkutan becak tersebut untuk mengantar barang pemesanan atau pembelian konsumen. Alasan lain yang menjadi faktor pengemudi becak menjalankan operasi pelayanannya di pasar karena lebih mudah mendapatkan calon penumpang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.12
Penentu Daerah Operasi Pelayanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Penentu Daerah Operasi/Tempat Mangkal Pelayanan Becak	Jumlah responden	%
1.	Kemauan Sendiri	91	96
2.	Ditentukan oleh Pemilik becak/juragan	4	4
4.	Pemerintah Daerah	-	
Jumlah		95	100

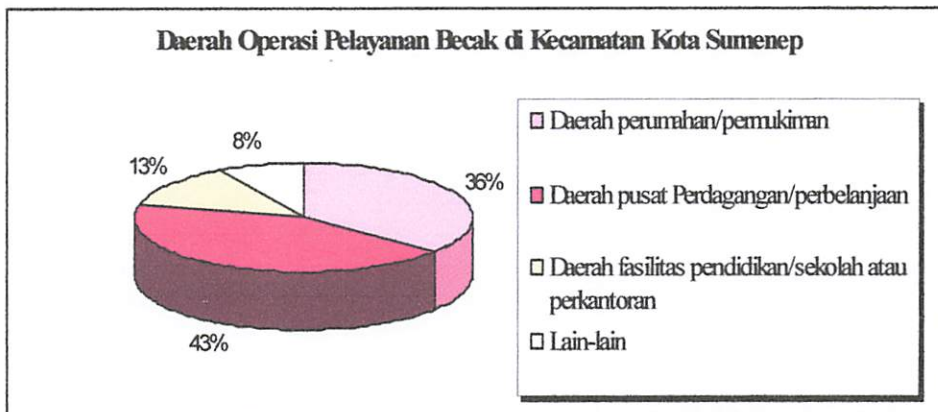
Sumber : Hasil Analisa



Tabel 3.13
Daerah Operasi Pelayanan Angkutan becak
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Daerah Operasi Pelayanan	Jumlah responden	%
1.	Daerah perumahan/permukiman	34	36
2.	Daerah pusat Perdagangan/perbelanjaan	41	43
3.	Daerah fasilitas pendidikan/sekolah atau perkantoran	12	13
4.	Lain-lain	8	8
Jumlah		95	100

Sumber : Hasil Analisa



3.5.1.2 Analisa Karakteristik Jumlah dan Tujuan Perjalanan

Para pengemudi angkutan becak dalam sehari rata-rata dapat melakukan jumlah perjalanan yang berbeda dimana hal tersebut disebabkan oleh beberapa

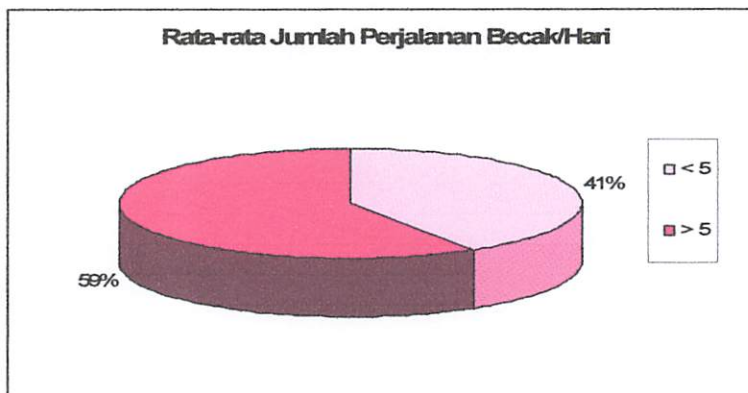
faktor diantaranya faktor keadaan, faktor fisik dan faktor usia yang tidak memungkinkan untuk bekerja. Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan maka dapat diketahui bahwa dalam sehari sebanyak 41 % pengemudi angkutan becak melakukan perjalanan untuk mencari penumpang > 5 dalam sehari dengan alasan beberapa faktor diantaranya telah disebutkan diatas yaitu faktor usia dan adanya pekerjaan sambilan yaitu sebagai buruh atau tukang bangunan sehingga berdasarkan atas faktor tersebut para pengemudi becak tidak selalu menjalankan operasi pelayanan sebagai tukang becak.

Sebesar 56 % para pengemudi angkutan becak juga menjalankan operasi pelayanannya selama > 5 kali perjalanan dimana perjalanan tersebut dilakukan berdasarkan tujuan para penumpang yang melakukan pergerakan berdasarkan kegiatan atau aktifitas masyarakat sedangkan 39 % responden lainnya menjalankan operasi pelayanannya < 5 kali dengan alasan beberapa faktor antara lain bahwa mereka memiliki pekerjaan sampingan selain menjadi tukang becak yaitu sebagai buruh atau kuli bangunan, faktor usia, dll. Untuk lebih jelas tentang rata-rata jumlah perjalanan angkutan pedesaan/hari dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.14
Rata-Rata Jumlah Perjalanan/Trip Angkutan Becak
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Responden	%
1.	< 5	39	41
2.	> 5	56	59
Jumlah		95	100

Sumber : Hasil Analisa

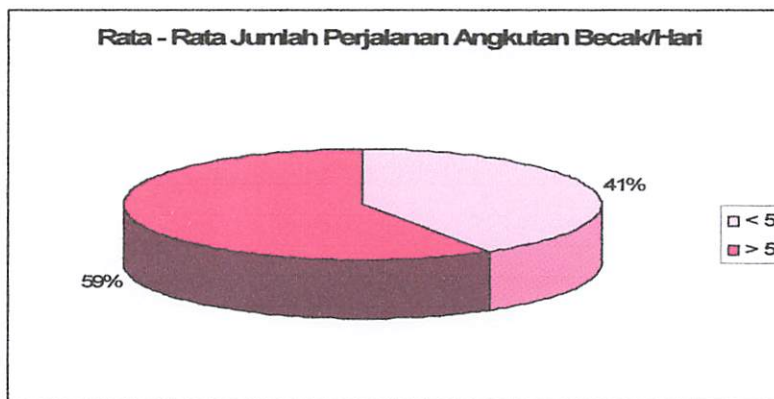


Berkaitan dengan karakteristik pelayanan angkutan umum jenis becak yang merupakan pelayanan pergerakan dengan jarak dekat dan menurut hasil dari lapangan yang telah di analisa dapat diketahui bahwa sebanyak 58 % perjalanan yang paling banyak dilayani oleh angkutan umum jenis becak berada pada jarak kurang dari 1 km sedangkan 37 % responden lainnya melakukan perjalanan dengan jarak 1 – < 3 km. Pada jarak 3 – 4 km kendaraan becak dianggap sudah tidak efisien lagi baik dari waktu maupun ongkos dimana dari segi waktu akan memakan waktu yang cukup lama sedangkan dari segi ongkos akan sangat mahal bila dibandingkan dengan angkutan kendaraan bermotor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.15
Rata-Rata Jarak Perjalanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Jarak Perjalanan/Trip (Km)	Jumlah Responden	%
1.	< 1	58	61
2.	1 - < 3	37	39
Jumlah		95	100

Sumber : Hasil Analisa



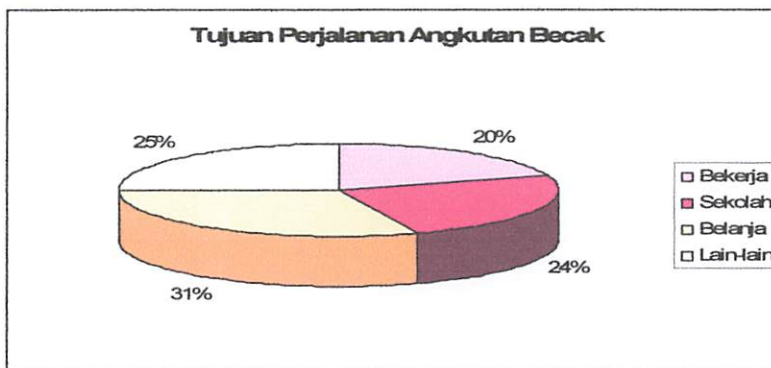
Angkutan umum jenis becak memiliki sifat “door to door” dan dapat mengangkut orang dan barang sekaligus sehingga dapat diketahui bahwa becak paling banyak melayani pergerakan masyarakat dengan tujuan untuk belanja dengan frekuensi rata-rata sebesar 31 %, untuk pelayanan pergerakan dengan tujuan sekolah sebesar 24 % dan 19 % untuk pelayanan pergerakan dengan tujuan bekerja sedangkan 20 % responden lainnya melayani penumpang berdasarkan

ketiga kegiatan utama masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada 3.16 dibawah ini :

Tabel 3.16
Tujuan Perjalanan Angkutan Becak
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Tujuan Perjalanan	Jumlah Responden	%
1.	Bekerja	19	20
2.	Sekolah	23	24
3.	Belanja	29	31
4.	Lain-lain	24	25
Jumlah		95	100

Sumber : Hasil Analisa



3.5.1.3 Analisa Karakteristik Sosial Ekonomi

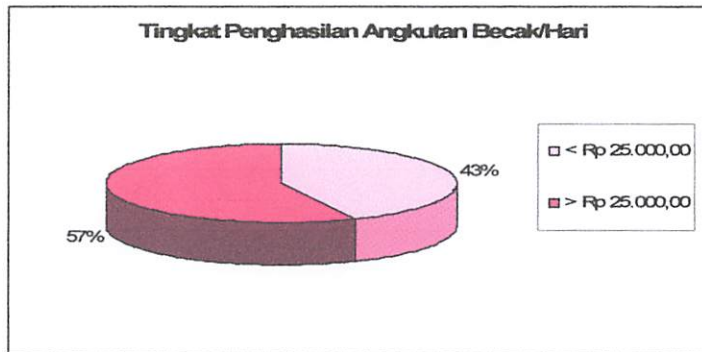
Dari hasil penyebaran quisioner dan analisa yang telah dilakukan maka didapatkan tingkat penghasilan dan pengeluaran yang berbeda-beda antara pengemudi becak satu dengan pengemudi becak yang lainnya. Sebanyak 43 % pengemudi becak memiliki penghasilan sebesar < Rp 25.000 dan sebanyak 57 % responden lainnya memiliki pendapatan sebesar > Rp. 25.000 dimana tingkat penghasilan yang diperoleh merupakan hasil pekerjaan utama sebagai pengemudi angkutan becak dan dari pekerjaan sambilan sebagai buruh atau tukang bangunan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel di bawah ini :

Tabel 3.17
Tingkat Penghasilan Pengemudi Angkutan Becak/Hari
Tahun 2007

No	Tingkat Pendapatan	Jumlah Responden	%
1.	< Rp 25.000,00	41	43

No	Tingkat Pendapatan	Jumlah Responden	%
2.	> Rp 25.000,00	54	57
Jumlah		95	100

Sumber : Hasil Analisa

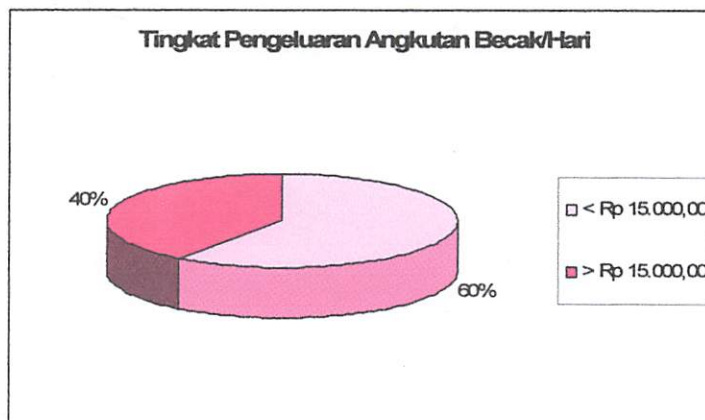


Tabel 3.18

Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Becak/Hari Tahun 2007

No	Tingkat Pengeluaran	Jumlah Responden	%
1.	< Rp 15.000,00	57	60
3.	> Rp 15.000,00	38	40
Jumlah		95	100

Sumber : Hasil Analisa



Dari tabel diatas dapat pula diketahui jumlah pengeluaran yang didapat dari jumlah penghasilan dimana sebanyak 60 % pengemudi angkutan becak mengeluarkan penghasilannya untuk kebutuhan sehari-hari sebesar Rp < Rp. 15.000,00/hari sedangkan sebesar 40 % pengemudi angkutan becak yang menjadi responden memiliki tingkat pengeluaran > Rp. 15.000,00/hari.

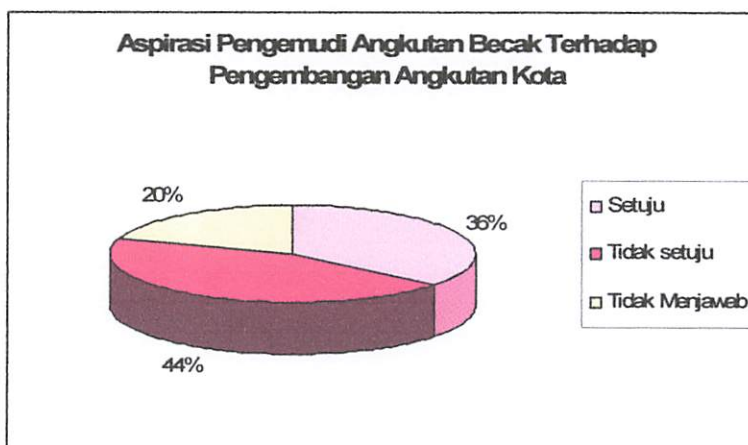
3.5.1.4 Analisa Aspirasi Pengemudi Becak Akan Diadakannya Angkutan Kota

Hasil analisa yang telah dilakukan terhadap para pengemudi becak tentang pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep menunjukkan bahwa sebanyak 36 % pengemudi angkutan becak tidak setuju apabila di Kecamatan Kota Sumenep akan direncanakan pelayanan angkutan kota dengan alasan dapat mengurangi pendapatan bagi para pengemudi angkutan becak yang lain, sebanyak 44 % responden pengemudi becak menyatakan bahwa mereka setuju direncanakannya angkutan kota dengan syarat dapat membagi waktu dan membagi wilayah pelayanan bagi masing-masing angkutan umum dalam mencari penumpang dan 20 % responden lainnya tidak memberikan tanggapan terhadap pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut berikut :

Tabel 3.19
Aspirasi Pengemudi Becak Terhadap Pengembangan
Angkutan Kota di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden	%
1.	Setuju	34	36
2.	Tidak setuju	42	44
3.	Tidak Menjawab	19	20
Jumlah		95	95

Sumber : Hasil Analisa



3.5.2 Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Ojek

Dalam analisa tingkat pelayanan angkutan ojek ini meliputi analisa tentang karakteristik operasi daerah pelayanan dan analisa terhadap jumlah perjalanan yang dilakukan dalam sehari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan di bawah ini :

3.5.2.1 Analisa Karakteristik Daerah Operasi Pelayanan

Semua pengemudi angkutan ojek memilih daerah tempat mangkalnya berdasarkan atas kesepakatan bersama, pangkalan yang berada di depan gapura Teminal Arya Wiraraja yang keberadaannya telah di syahkan oleh pemerintah Kota Sumenep sebagai tempat mangkal angkutan ojek yang dapat melayani semua pergerakan masyarakat dengan tujuan ke berbagai wilayah dalam Kecamatan Kota atau dalam wilayah Kabupaten Sumenep.

3.5.2.2 Analisa Karakteristik Jumlah Dan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan perolehan data yang telah di analisa, maka dapat diketahui jumlah perjalanan dan daerah tujuan perjalanan angkutan ojek dalam melakukan operasi pelayanannya dimana rata-rata sebanyak 31 % angkutan ojek melakukan perjalanan sebanyak 1 – 3 kali dalam sehari dan 69 % angkutan umum ojek lainnya melakukan perjalanan lebih dari 3 kali dalam melayani penumpang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.20
Rata-Rata Jumlah Perjalanan/Trip Angkutan Ojek
Tahun 2007

No	Jumlah Perjalanan/Hari	Jumlah Responden	%
1.	1 - 3	10	31
2.	> 3	22	69
Jumlah		32	100

Sumber : Hasil Analisa

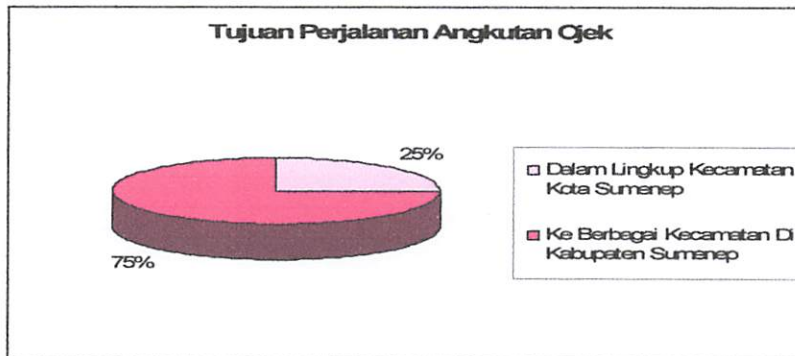
Dari tabel diatas dapat pula diketahui tujuan perjalanan ojek dalam melayani para penumpang dimana sebanyak 25 % pengemudi angkutan ojek melayani penumpang dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep sedangkan 75 %

penumpang lainnya melayani penumpang dengan tujuan ke Kecamatan-kecamatan dalam wilayah Kabupaten Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.20 di bawah ini :

Tabel 3.21
Tujuan Perjalanan Angkutan Ojek
Tahun 2007

No	Tujuan Perjalanan	Jumlah Responden	%
1.	Dalam Lingkup Kecamatan Kota Sumenep	8	25
2.	Ke Berbagai Kecamatan Di Kabupaten Sumenep	24	75
Jumlah		32	100

Sumber : Hasil Analisa



3.5.2.3 Analisa Karakteristik Sosial Ekonomi

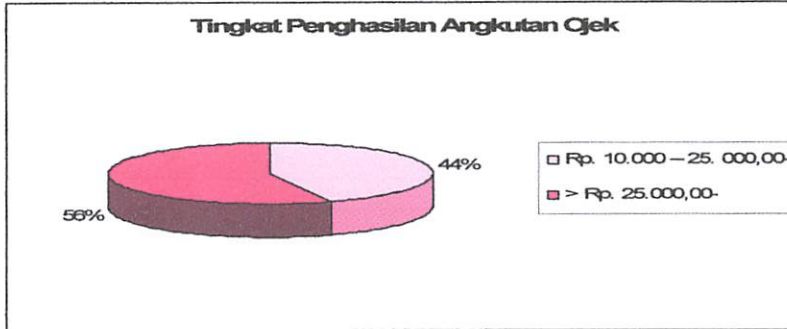
Berdasarkan hasil wawancara terhadap 32 responden pengemudi angkutan ojek yang mangkal di depan gapura Terminal Arya Wiraraja, dapat diketahui bahwa sebanyak 44 % pengemudi angkutan ojek memiliki pendapatan antara Rp 10.000 – Rp. 25.000/hari dan sebanyak 56 % pengemudi angkutan ojek memiliki pendapatan lebih dari Rp. 25.000/hari.

Selain memiliki pendapatan terdapat pula tingkat pengeluaran yang dihasilkan dari pendapatan yang diterima dalam menjalankan operasinya sebagai pengemudi angkutan becak. Dari tabel 3.22 dapat diketahui bahwa rata – rata mereka mengeluarkan penghasilannya antara Rp. 10.000 - Rp.15.000/hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.22
Tingkat Penghasilan Pengemudi Angkutan Ojek/Hari
Tahun 2007

No	Tingkat Pendapatan	Jumlah Responden	%
1.	Rp. 10.000 – 25.000,00-	14	44
2.	> Rp. 25.000,00-	18	56
Jumlah		32	100

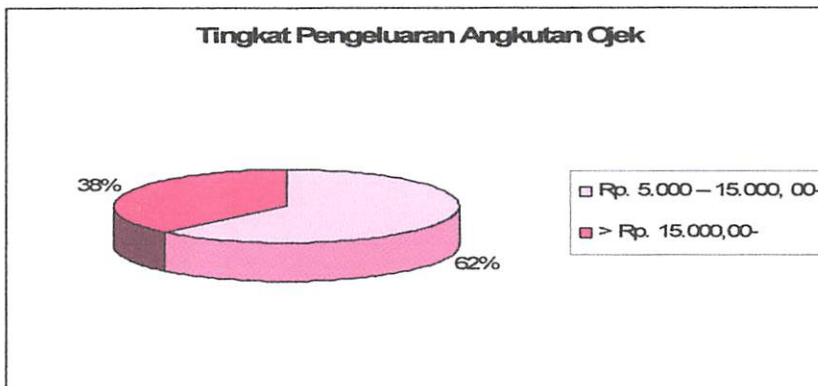
Sumber : Hasil Analisa



Tabel 3.23
Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Ojek/Hari
Tahun 2007

No	Tingkat Pengeluaran	Jumlah Responden	%
1.	Rp. 5.000 – 15.000, 00-	20	63
2.	> Rp. 15.000,00-	12	37
Jumlah		32	100

Sumber : Hasil Analisa



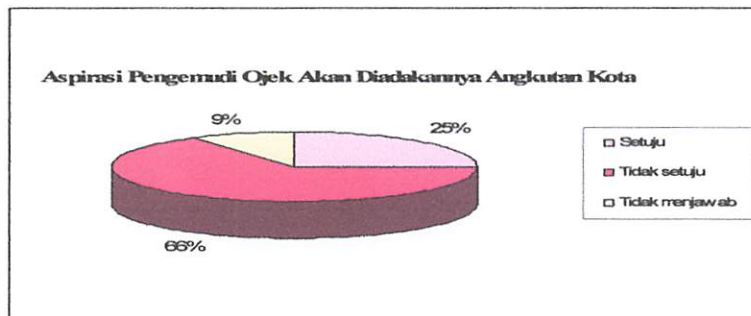
3.5.2.4 Analisa Aspirasi Pengemudi Angkutan Ojek Akan Diadakannya Angkutan Kota

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap penyebaran quisioner kepada para pengemudi angkutan ojek yang mangkal di dekat gapura Terminal Arya Wiraraja, dapat diketahui bahwa sebanyak 25 % responden tidak setuju terhadap pengembangan angkutan kota, sebanyak 66 % responden menyatakan bahwa mereka setuju akan diadakannya angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.23 di bawah ini :

Tabel 3.24
Aspirasi Angkutan Ojek
Akan Diadakannya Angkutan Kota
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden	%
1.	Setuju	8	25
2.	Tidak setuju	21	66
3.	Tidak menjawab	3	9
Jumlah		32	100

Sumber : Hasil Qusioner



3.5.3 Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Pedesaan

Analisa tingkat pelayanan angkutan umum pedesaan meliputi analisa jumlah perjalanan, analisa jumlah penumpang, analisa tingkat keamanan serta kenyamanan para penumpang angkutan dalam menggunakan jasa angkutan umum pedesaan dan untuk lebih jelasnya tentang analisa tersebut dapat diuraikan pada pembahasan berikut :

3.5.3.1 Analisa Jumlah dan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dengan menyebarkan quisioner kepada para pengemudi atau supir angkutan pedesaan, maka dapat diperoleh bahwa trayek angkutan pedesaan dengan jalur dari Kecamatan Kota Sumenep menuju Kecamatan Ambunten mempunyai rit terbanyak yaitu dalam satu hari dapat melakukan sampai 10 kali perjalanan pulang-pergi (PP), Sedangkan untuk trayek atau jurusan dari Kecamatan Kota Sumenep menuju Kecamatan Pragaan dan Kecamatan Tanjung memiliki rata-rata paling kecil dalam melakukan perjalanannya yaitu sebanyak 8 rit perjalanan pulang-pergi (PP). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 3.25
Jumlah Perjalanan Angkutan Pedesaan/Hari
Tahun 2007

No	Trayek / Jurusan	Kode Trayek	Jumlah perjalanan (PP)/Hari		Jumlah responden
			1 – 6	6 – 10	
1.	Sumenep-Kalianget	0	3	6	9
2.	Sumenep-Gapura-Batang-Batang-Dungkek	P	4	5	9
3.	Sumenep-Batang-Batang-Lombang	P.1	4	6	10
4.	Sumenep-Tanjung	Q	3	5	8
5.	Sumenep-Bluto-Moncek	Q.1	4	5	9
6.	Sumenep-Rubaru-Ambunten	R.1	5	6	11
7.	Sumenep-Guluk-Guluk-Pragaan	S	5	3	8
8.	Sumenep-Saronggi-Ganding	V	4	6	10
Jumlah			32	42	74
%			43	57	100

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel diatas dapat juga diketahui bahwa sebanyak 57 % para pengemudi angkutan pedesaan melakukan perjalanan antara 6 – 10 kali dan sebanyak 43 % pengemudi angkutan pedesaan melakukan perjalanan antara 1 – 6 k perjalanan PP.

3.5.3.2 Analisa Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil analisa terhadap jumlah perjalanan angkutan pedesaan di atas, maka dapat diketahui kemampuan dari masing-masing rute dalam mengangkut penumpang/harinya dimana jumlah penumpang tertinggi pada titik pengamatan tertentu menunjukkan bahwa pada jam-jam tertentu, titik-titik pengamatan tersebut merupakan tempat tujuan perjalanan dari sebagian besar para penumpang angkutan pedesaan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.26 dibawah ini :

Tabel 3.26
Jumlah Penumpang Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Jurusan/Trayek	Jumlah Armada (Unit)	Rata-rata Jumlah Penumpang/Rit	Total Jumlah Penumpang/Hari (Jumlah Armada x Jumlah Penumpang/Rit x Kapasitas Tempat Duduk)	%
1	Sumenep – Kalianget	31	9	2511	11
2	Sumenep – Gapura – Batang-batang – Dungkek	83	7	5229	22
3	Sumenep – Batang-batang – Dungkek	9	10	567	2
4	Sumenep – Tanjung	15	8	1080	6
5	Sumenep – Bluto – Moncek	20	8	1440	5
6	Sumenep – Rubaru – Ambunten	35	12	3780	16
7	Sumenep – Guluk-Guluk – Paragaan	85	11	8415	36
8	Sumenep – Saronggi – Ganding	6	9	486	2
Jumlah		284	74	23085	100

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel diatas dapat diperoleh bahwa jurusan atau trayek dari Kecamatan Kota Sumenep menuju Kecamatan Pragaan memiliki angka tertinggi yaitu 36 % dalam arti bahwa sebagian besar masyarakat menggunakan jasa angkutan pedesaan dengan tujuan dari Kecamatan Kota Sumenep menuju ke Kecamatan Pragaan.

Dari tabel diatas dapat pula diketahui bahwa jurusan dari Kota Sumenep menuju ke Kecamatan Dungkek dan Kecamatan Ganding memiliki angka terendah yaitu 2 % yang menunjukkan bahwa masyarakat untuk menuju ke Kecamatan tersebut lebih banyak menggunakan jasa angkutan umum Bus.

3.5.3.3 Analisa Karakteristik Sosial Ekonomi

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan kepada para pengemudi angkutan pedesaan bahwa tingkat penghasilan yang diperoleh dalam sehari rata-rata sebanyak Rp. 50.000 – Rp 100. 000 sedangkan tingkat pengeluaran dalam sehari adalah sebanyak Rp. 50.000 – 150.000. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.27

Tingkat Penghasilan Pengemudi Angkutan Pedesaan/Hari Tahun 2007

No	Tingkat Pendapatan	Jumlah Responden	%
1.	Rp. 50.000 – Rp 100. 000.	51	69
2.	> Rp. 100.000.	23	31
Jumlah		74	100

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.28

Tingkat Pengeluaran Pengemudi Angkutan Pedesaan/Hari Tahun 2007

No	Tingkat Pengeluaran	Jumlah Responden	%
1.	Rp. 50.000 – 150.000.	43	58
2.	> Rp. 150.000.	31	42
Jumlah		74	100

Sumber : Hasil Analisa

3.5.3.4 Analisa Tingkat Keamanan dan Kenyamanan Dalam Menggunakan Angkutan Pedesaan

Tingkat keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan angkutan pedesaan juga menjadi faktor dalam melakukan perjalanan. Berdasarkan pada hasil quisioner yang telah disebarakan kepada para pengguna jasa angkutan umum

... ..
... ..
... ..

2.2.2.2. Analisis Kuantitatif terhadap ...

... ..
... ..
... ..

Tabel 2.1

Analisis Kuantitatif terhadap ...

No	Indikator	Skor	Bobot
1
2
3

...

Tabel 2.2

Analisis Kuantitatif terhadap ...

No	Indikator	Skor	Bobot
1
2
3

...

2.2.2.3. Analisis Kualitatif terhadap ...

Analisis Kualitatif

... ..
... ..
... ..

pedesaan dan hasil analisa yang telah dilakukan maka dapat dilihat tingkat kenyamanan penumpang dalam menggunakan jasa angkutan tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.29 di bawah ini :

Tabel 3.29
Tingkat Kenyamanan Penumpang Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Tingkat Kenyamanan	Alasan Tidak Nyaman				Jumlah responden	%
		a	b	c	d		
1.	Nyaman	-	-	-	-	24	24
2.	Tidak nyaman	20	9	11	36	76	76
Total		20	9	11	36	100	100
%		26	12	15	47	100	

Sumber : Hasil Analisa

Keterangan :

- a. Tempat duduk (supir/kernet sering memaksa penumpang naik walaupun kapasitas penduduk telah penuh)
- b. Supir sering ngawur/ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutan kota dan berhenti secara mendadak untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- c. Kondisi angkutan kota yang tidak nyaman, misalnya kaca jendela tidak ada/pecah/tidak biasa ditutup atau dibuka, tempat duduk tidak nyaman.
- d. Alasan lainnya (penumpang lain membawa banyak barang sehingga menimbulkan ketidaknyamanan penumpang yang lainnya)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa sebanyak 24 % responden menyatakan bahwa responden tersebut merasa nyaman dalam menggunakan angkutan pedesaan dan sebesar 76 % menyatakan bahwa mereka merasa tidak nyaman dalam menggunakan angkutan pedesaan dengan alasan bahwa menurut 26 % responden adalah supir atau kernet seringkali menaikkan penumpang walaupun kapasitas tempat duduk dalam angkutan pedesaan tersebut telah penuh dan 12 % responden lainnya menyatakan bahwa supir sering ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutannya dan berhenti secara mendadak untuk menaikkan dan menurunkan para penumpang, Sedangkan sebanyak 15 % responden menyatakan kondisi angkutan pedesaan yang tidak nyaman dan 47 % responden menyatakan bahwa penumpang sering membawa banyak barang sehingga penumpang merasa

berdasarkan data hasil analisis yang telah dilakukan maka dapat dilihat bahwa
 perkembangan pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik tersebut
 lebih tinggi dibandingkan dengan pupuk kimia yang digunakan.

Tabel 3.29
 Analisis Regresi Linear Berganda Terhadap
 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Tanaman

No	Variabel	Koefisien Regresi				F hitung	F tabel
		a	b	c	d		
1	Y	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	X ₁	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3	X ₂	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	X ₃	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Sumber: Hasil Analisis

3.2.1.1. Kesimpulan

a. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik (p-value < 0,05).

b. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk kimia (p-value < 0,05).

c. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

d. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

e. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

f. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

g. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

h. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

i. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

j. Terdapat pengaruh yang signifikan terhadap pertumbuhan tanaman yang menggunakan pupuk organik dan pupuk kimia (p-value < 0,05).

tidak nyaman dalam melakukan perjalanan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.30
Tingkat Keamanan Penumpang Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Tingkat Keamanan	Alasan Tidak Aman			Jumlah Responden	%
		a	b	c		
1.	Aman	-	-	-	74	74
2.	Tidak Aman	8	3	15	26	26
Total		8	3	15	100	100
%		31	11	58	100	

Sumber : Hasil Analisa

Keterangan :

- a. Pengemudi sering sering ngawur/ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutan kota dan tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas
- b. Sering terjadi kriminal di dalam angkutan tersebut seperti pencopetan, pencurian, dll.
- c. Pengemudi sering merubah rute yang dilalui seenaknya sehingga menimbulkan rasa takut dan tidak aman bagi penumpang.

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa sebanyak 74 % responden menyatakan aman dalam menggunakan angkutan pedesaan dan sebanyak 26 % responden menyatakan merasa tidak aman dalam menggunakan jasa angkutan pedesaan dengan alasan ketidakamanan tersebut antara lain 31 % responden meyakini bahwa dalam mengemudikan angkutan para supir tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dan 11 % responden lainnya juga menyatakan alasan ketidakamanan disebabkan karena kadang terjadi pencurian atau pencopetan selama menggunakan angkutan pedesaan dan sebanyak 58 % responden lainnya juga menyatakan bahwa supir sering merubah rute yang semestinya tidak dilewati. Alasan supir tersebut dikarenakan ingin mencari penumpang yang baru dan menurunkan penumpang yang lama dengan cara mengover atau memindahkan penumpang yang lama tersebut ke angkutan pedesaan lainnya.

tidak pernah dibuat penelitian yang menunjukkan bahwa...
 pada tabel berikut ini :

Tabel 3.30
 Tingkat Kesadaran Masyarakat Terhadap Perubahan Lingkungan
 Tahun 2007

No	Jawaban	Tingkat Kesadaran			No
		a	b	c	
1	Sangat Baik	1	1	2	
2	Baik	2	2	4	
3	Cukup	3	3	6	
4	Kurang	4	4	8	
5	Sangat Kurang	5	5	10	
	Total	15	15	30	

Sumber: Data primer

Keterangan :

- a. Sangat baik adalah jawaban yang menunjukkan bahwa masyarakat sangat peduli terhadap lingkungan.
- b. Baik adalah jawaban yang menunjukkan bahwa masyarakat cukup peduli terhadap lingkungan.
- c. Cukup adalah jawaban yang menunjukkan bahwa masyarakat kurang peduli terhadap lingkungan.
- d. Kurang adalah jawaban yang menunjukkan bahwa masyarakat tidak peduli terhadap lingkungan.
- e. Sangat kurang adalah jawaban yang menunjukkan bahwa masyarakat sama sekali tidak peduli terhadap lingkungan.

Berdasarkan hasil analisa yang dilakukan terhadap tingkat keamanan dan kenyamanan para penumpang dalam menggunakan jasa pelayanan angkutan pedesaan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa para pengemudi angkutan umum pedesaan memiliki tingkat pendidikan dan kedisiplinan yang rendah dalam berlalu lintas sehingga akan mempengaruhi sikap supir dan kernet angkutan pedesaan dalam mengemudikan angkutannya.

3.5.3.5 Analisa Potensi - Masalah Rute Angkutan Pedesaan

Dalam melakukan aktivitas pergerakannya selain menggunakan kendaraan pribadi, masyarakat Kecamatan Kota Sumenep dilayani dengan angkutan becak dan 8 jenis angkutan pedesaan yang melayani pergerakan antar Kecamatan dalam wilayah Kabupaten Sumenep dengan rute atau jalur yang berbeda-beda antara satu angkutan pedesaan dengan angkutan pedesaan yang lain. Dalam hal ini permasalahan utama yang muncul adalah bahwa dari sekian banyaknya jumlah armada angkutan pedesaan yang telah ditentukan rute atau jalurnya, angkutan tersebut banyak mangkal atau masuk dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep untuk mencari dan menurunkan penumpang. Untuk lebih jelasnya tentang potensi permasalahan rute angkutan umum pedesaan dapat dilihat pada tabel 3.31

3.6 Analisa Karakteristik Masyarakat Sebagai Penumpang Angkutan Umum

Analisa karakteristik masyarakat sebagai penumpang atau pengguna angkutan umum ini meliputi analisa analisa karakteristik kepemilikan kendaraan pribadi dan analisa dalam pemilihan moda transportasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian di bawah ini :

3.6.1 Analisa Karakteristik Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Dari hasil analisa yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa sebanyak 7 % responden tidak memiliki kendaraan pribadi, mereka lebih memilih menggunakan angkutan umum sedangkan jumlah responden yang mempunyai kendaraan lebih dari 2 unit adalah sebesar 41 %, responden yang

... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...

3.3.3.3 Analisis Faktor - Matriks Uji Angkutan Pesanan

... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...

3.6 Analisis Kuantitatif Variabel-variabel sebagai Variabel Angkutan

3.6.1

... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...

3.6.1 Analisis Kuantitatif Variabel-variabel sebagai Variabel Angkutan

... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...
... dan ... yang dilakukan terhadap ... dan ...

Tabel 3.31
Permasalahan dan Evaluasi Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Jurusan/Trayek	Potensi	Tingkat Pelayanan dan Permasalahan	Alternative Penyelesaian Masalah
1	Sumenep-Kalianget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagai rute angkutan yang memiliki jarak tempuh 9 km yang meintasi zona I dan zona II ▪ Pola penggunaan lahan di sepanjang jalan yang dilalui adalah kawasan pendidikan, kawasan perkantoran, kawasan perumahan dan permukiman penduduk ▪ Rute ini menuju ke dermaga pelabuhan Kalianget dimana memiliki potensi penumpang yang cukup tinggi. ▪ Kondisi jalan yang dilalui oleh angkutan ini yaitu kondisi permukaan jalan aspal yang sangat baik dan dengan ukuran jalan yang cukup lebar. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tingkat pelayanan kurang optimal karena dalam mengangkut penumpang trayek ini menunggu tempat duduknya sampai penuh sehingga menimbulkan rasa bosan pada penumpang yang lain ▪ Permasalahan pada trayek ini adalah mangkal depan rumah Dinas wakil bupati dan di sepanjang jalan Urip Sumoharjo untuk mencari calon penumpang. Hal tersebut disebabkan karena kurangnya kesadaran para pengemudi angkutan pedesaan yang tidak mematuhi peraturan yang telah ditetapkan yaitu larangan untuk parkir di tempat tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu tidakan tegas dari instansi terkait untuk mengawasi setiap angkutan pedesaan agar dapat melewati rute atau jalur yang telah ditetapkan ▪ Perlu penambahan prasarana transportasi seperti papan penunjuk rute, halte dan lampu jalan ▪ Perlu tindakan yang tegas dari instansi terkait mengenai keberadaan terminal tipe C yang letaknya di Desa Bangkal. Terminal tersebut tidak dimanfaatkan oleh para pengemudi angkutan umum pedesaan. Mereka mangkal dan parkir di sembarang tempat contohnya di sepanjang jalan di Desa Pamolokan dan Desa Pangarangan sehingga kadang menimbulkan kemacetan lalu lintas.
2.	Sumenep-Gapura-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagai rute angkutan yang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tingkat pelayanan dari trayek 	

1972 10/11

1972 10/11

1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11
1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11	1972 10/11

No	Jurusan/Trayek	Potensi	Tingkat Pelayanan dan Permasalahan	Alternative Penyelesaian Masalah
	Batang-Batang-Dungkek	<p>memiliki jarak tempuh 10 km dengan melewati zona III</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pola penggunaan lahan di sepanjang jalan yang dilalui adalah kawasan permukiman penduduk dan kawasan tak terbangun (Areal pertanian). 	<p>ini kurang optimal karena kurangnya daya dukung prasarana transportasi masih kurang contohnya papan petunjuk rute, lampu penerang jalan</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya kedisiplinan para pengemudi dan sikap atau karakter yang dimiliki para pengemudi angkutan yang ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutannya. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu adanya perbaikan prasarana jalan yang kurang memadai sehingga dapat meningkatkan tingkat pelayanan angkutan yang ada. ▪ Perlu adanya sosialisasi antara pihak-pihak terkait baik dari instansi pemerintah, para pengemudi angkutan dan juga para pengguna jasa angkutan agar tidak mementingkan aspek ekonomis dalam pelayanannya, akan tetapi juga perlu mempertimbangkan aspek sosialnya dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat.
3.	Sumenep-Batang-Batang-Lombang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lintasannya melewati kawasan Zona III yang memiliki potensi penumpang cukup besar karena pergerakannya menuju pantai wisata Lombang. ▪ Dominasi penggunaan lahannya adalah kawasan pemukiman dan kawasan tak terbangun. 	<p>Tingkat pelayanan dari trayek ini kurang optimal karena sikap dari pengemudi angkutan pedesaan tersebut yang ugal-ugalan dalam mengemudikan angkutannya. Karena jumlah armada hanya 9 unit maka para pengemudi saling berebut untuk mencari calon penumpang.</p>	
4.	Sumenep-Tanjung	<p>Lintasannya melewati kawasan Zona I dengan potensi bangkitan dan tarikan yang sangat kecil.</p>	<p>Tingkat pelayanannya dapat dikatakan cukup baik</p>	
5.	Sumenep-Bluto-Moncek	<p>Lintasannya melewati kawasan Zona I. potensi bangkitan dan tarikan</p>	<p>Tingkat pelayanannya dapat dikatakan cukup baik</p>	

No	Jurusan/Trayek	Potensi	Tingkat Pelayanan dan Permasalahan	Alternative Penyelesaian Masalah
		sangat kecil. Dominasi penggunaan lahannya adalah kawasan permukiman dan kawasan tak terbangun.		
6.	Sumenep-Rubaru-Ambunten	Lintasannya melewati kawasan Zona II dan memiliki potensi bangkitan dan tarikan yang sangat besar. Dominasi penggunaan lahannya adalah kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pemukiman.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tingkat pelayanan kurang baik karena para pengemudi tidak masuk ke terminal pembantu yaitu terminal bangkal. Angkutannya mangkal di kawasan Zona I, Zona II dan Zona III sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas akibat pengemudi menaikkan dan menurunkan para penumpang. ▪ Pengemudi angkutan pedesaan memaksa calon penumpang untuk naik angkutan tersebut walaupun kapasitas tempat duduk telah penuh. ▪ Karena rute pada trayek tersebut menuju pantai wisata Selopeng banyak penumpang yang membawa barang secara berlebihan terkadang menyebabkan rasa bau sehingga menimbulkan rasa kurang 	

No	Jurusan/Trayek	Potensi	Tingkat Pelayanan dan Permasalahan	Alternative Penyelesaian Masalah
			nyaman bagi penumpang yang lain.	
7.	Sumenep-Guluk-Guluk-Pragaan	Lintasannya melewati kawasan Zona I dan Zona II. Memiliki potensi bangkitan yang besar. Dominasi penggunaan lahannya adalah kawasan pemukiman dan lahan pertanian.	Jumlah armada 85 unit merupakan jumlah trayek terbanyak dibandingkan dari jumlah trayek yang lain. Seringkali dalam mengoperasikan angkutannya para pengemudi cenderung tidak melewati jalur yang telah ditetapkan padahal jumlah penumpang lumayan cukup banyak.	
8.	Sumenep-Saronggi-Ganding	Lintasannya melewati kawasan Zona I dan Zona II yang berpotensi sebagai Zona Bangkitan dan tarikan sangat besar. Dominasi penggunaan lahannya adalah kawasan perdagangan dan jasa, kawasan permukiman.	Tingkat pelayanan cukup baik hanya di sepanjang jalan lingkaran yang lokasinya dekat pasar menyebabkan para pengemudi saling berebut calon penumpang dan terkadang menimbulkan perselisihan antara pengemudi satu dengan pengemudi yang lainnya.	

Sumber : Hasil Analisa

memiliki 2 unit kendaraan yaitu sebesar 34 % dan jumlah responden yang hanya memiliki 1 unit kendaraan pribadi adalah 18 % reponden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.32 dibawah ini :

Tabel 3.32
Kepemilikan Kendaraan Pribadi Berdasarkan Jumlah Responden
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Kendaraan				Jumlah Responden	%
		0	1	2	>2		
1.	I	-	7	11	14	32	7
2.	II	3	3	7	9	22	18
3.	III	-	5	10	11	26	34
4.	IV	4	3	6	7	20	41
Total		7	18	34	41	100	100

Sumber : Hasil Quisioner

Dari tabel diatas maka dapat pula diketahui nilai koefisien yang dihasilkan dari jumlah kepemilikan kendaraan pribadi berdasarkan jumlah responden dimana nilai tersebut diperoleh dengan cara membagi banyaknya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di tiap – tiap zona dengan banyaknya jumlah responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.33 berikut :

Tabel 3.33
Koefisien Kepemilikan Kendaraan Pribadi
Berdasarkan Jumlah Responden
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Kendaraan			
		0	1	2	>2
1.	I	-	0.22	0.34	0.44
2.	II	0.14	0.14	0.32	0.41
3.	III	-	0.19	0.38	0.43
4.	IV	0.2	0.15	0.3	0.35

Sumber : Hasil Analisa

Setelah mengetahui nilai koefisien dari jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, maka dapat pula diketahui jumlah kepemilikan kendaraan pribadi berdasarkan besarnya jumlah anggota keluarga di tiap-tiap zona yaitu dengan cara mengkalikan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi berdasarkan nilai koefisien yang diperoleh dengan besarnya jumlah anggota keluarga. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.33 dibawah ini :

Tabel 3.34
Kepemilikan Kendaraan Pribadi
Berdasarkan Jumlah Anggota Keluarga Tiap-tiap Zona
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Zona	Jumlah Kendaraan Pribadi Berdasarkan Jumlah Anggota keluarga			
		0	1	2	>2
1.	I	-	35	55	70
2.	II	18	18	42	54
3.	III	-	25	50	55
4.	IV	32	24	48	56
Total		50	102	195	235

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel 3.29 diatas dapat diketahui bahwa jumlah kepemilikan kendaraan pribadi berdasarkan jumlah anggota keluarga di tiap-tiap zona dimana rata-rata masyarakat yang menjadi responden memiliki 2 unit kendaraan pribadi dengan total jumlah kendaraan di seluruh zona sebanyak 195 unit kendaraan, yang memiliki kendaraan pribadi lebih dari 2 unit sebanyak 235 unit kendaraan.

3.6.2 Analisa Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi

Berdasarkan hasil analisa terhadap penyebaran quisioner dan wawancara kepada masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep selaku pengguna jasa angkutan umum baik itu angkutan becak, ojek maupun angkutan pedesaan, dapat diketahui bahwa masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakan sebesar 52 %, masyarakat yang menggunakan jasa angkutan becak sebanyak 31 %, masyarakat yang menggunakan jasa pelayanan ojek sebesar 0,17 % dan masyarakat yang menggunakan angkutan pedesaan sebesar 16, 83 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.35 dibawah ini:

Tabel 3.35
Pemilihan Moda Transportasi
Masyarakat Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Moda Transportasi	Jumlah Responden	%
1.	Kendaraan Pribadi	52	52

Table 3.34
Perbandingan Jumlah Anggaran Pendidikan
2007 dan 2008

No	Kategori	Jumlah Anggaran Pendidikan	
		2007	2008
1	I	11	22
2	II	18	45
3	III	-	20
4	IV	13	28
	Total	42	95

Sumber: Data sekunder

Dari tabel 3.34 diatas dapat diketahui bahwa jumlah pendidikan kabupaten pabelan mengalami peningkatan yang signifikan yaitu sebesar 52,4% dari tahun 2007 ke tahun 2008. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah kabupaten pabelan telah meningkatkan anggaran pendidikan yang signifikan yaitu sebesar 52,4% dari tahun 2007 ke tahun 2008.

3.4. Analisis Perbandingan Anggaran Pendidikan

Perbandingan anggaran pendidikan yang telah dipaparkan dan sebelumnya dapat disimpulkan bahwa anggaran pendidikan kabupaten pabelan mengalami peningkatan yang signifikan yaitu sebesar 52,4% dari tahun 2007 ke tahun 2008. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah kabupaten pabelan telah meningkatkan anggaran pendidikan yang signifikan yaitu sebesar 52,4% dari tahun 2007 ke tahun 2008.

Table 3.35
Perbandingan Jumlah Anggaran Pendidikan
2007 dan 2008

No	Kategori	Jumlah Anggaran Pendidikan	
		2007	2008
1	I	11	22

No	Moda Transportasi	Jumlah Responden	%
2.	Angkutan Becak	31	31
3.	Angkutan Ojek	0, 17	0, 17
4.	Angkutan Pedesaan	16, 83	16, 83
	Total	100	100

Sumber : Hasil Analisa

3.6.3 Analisa Aspirasi Masyarakat Terhadap Angkutan Becak dan Ojek

Masyarakat sangat berperan penting dalam hal transportasi karena masyarakat selaku pengguna jasa angkutan umum, Oleh karena itu pada pembahasan berikut akan menguraikan tentang hasil analisa aspirasi masyarakat terhadap angkutan umum yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

3.6.3.1 Analisa Aspirasi Masyarakat Terhadap Keberadaan Angkutan Becak

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap penyebaran quisioner kepada masyarakat selaku pengguna angkutan becak dapat diketahui bahwa mereka masih membutuhkan jasa angkutan becak, Akan tetapi 49 % responden berpendapat bahwa jumlah angkutan becak terlalu banyak dan sebanyak 63 % responden setuju apabila moda tersebut dikurangi jumlahnya agar tidak menimbulkan kemacetan atau menimbulkan permasalahan lainnya. Untuk lebih jelas tentang pendapat masyarakat terhadap pengurangan jumlah armada angkutan becak dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.6
Pendapat Masyarakat
Terhadap Pengurangan Jumlah Armada Becak 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden	%
1.	Setuju	63	63
2.	Tidak setuju	37	37
	Jumlah	100	100

Sumber : Hasil Analisa

No	Uraian	Saldo	No
1	Saldo Awal	1000	1
2	Saldo Akhir	1000	2
3	Jumlah	2000	3

3.2.1 Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan bertujuan untuk mengetahui kemampuan perusahaan dalam memenuhi kewajiban jangka panjang dan menyediakan kas dan setara kas untuk operasi perusahaan. Analisis laporan keuangan dilakukan dengan cara membandingkan data keuangan perusahaan dengan data keuangan perusahaan lain yang sejenis.

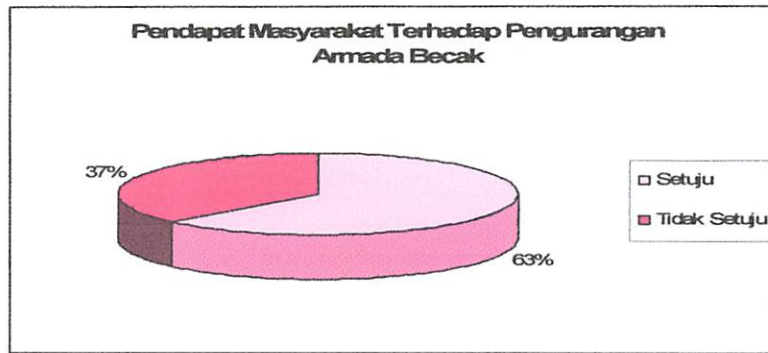
3.2.2 Analisis Laporan Keuangan

Analisis laporan keuangan dilakukan dengan cara membandingkan data keuangan perusahaan dengan data keuangan perusahaan lain yang sejenis. Analisis laporan keuangan dilakukan dengan cara membandingkan data keuangan perusahaan dengan data keuangan perusahaan lain yang sejenis. Analisis laporan keuangan dilakukan dengan cara membandingkan data keuangan perusahaan dengan data keuangan perusahaan lain yang sejenis.

3.2.3

Analisis Laporan Keuangan

No	Uraian	Saldo	No
1	Saldo Awal	1000	1
2	Saldo Akhir	1000	2
3	Jumlah	2000	3



Tabel 3.37
Keberadaan Angkutan Becak Menurut Pendapat Masyarakat
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan Masyarakat	Jumlah Responden	%
1.	Pengurangan armada angkutan becak karena jumlah becak terlalu banyak atau melebihi kebutuhan dan kadang menimbulkan kemacetan lalu lintas	49	49
2.	Dapat melayani masyarakat sekitar karena jumlah dan daerah pelayanannya sangat merata	36	36
3.	Tidak menjawab	15	15
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa sebanyak 36 % reponden memiliki tanggapan bahwa angkutan becak masih dapat melayani masyarakat Kota Sumenep karena mudah dijangkau sedangkan sebanyak 49 % responden menyatakan bahwa mereka menginginkan jumlah armada dikurangi dengan alasan jumlah becak yang beroperasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep sudah terlalu banyak dan mereka menginginkan pengurangan terhadap jumlah armada angkutan tersebut.

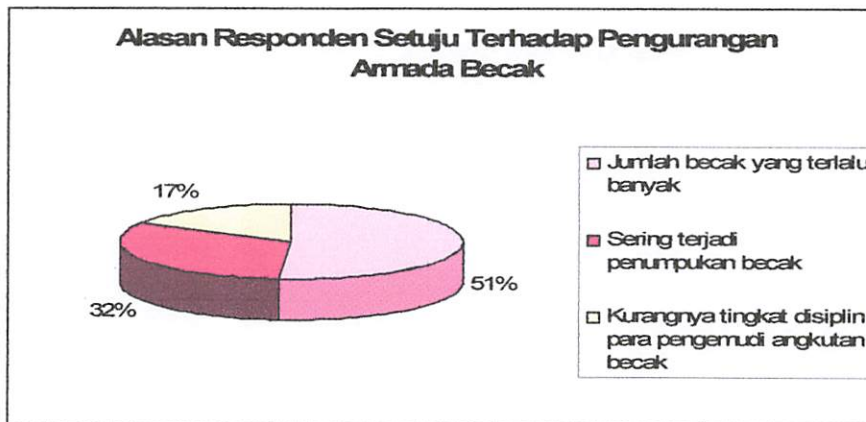
Sebanyak 63 % responden yang berpendapat bahwa mereka setuju terhadap pengurangan jumlah armada angkutan becak disebabkan karena sebanyak 51 % responden beralasan bahwa jumlah becak yang beroperasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep terlalu banyak, 32 % responden lainnya memiliki alasan bahwa sering terjadi penumpukan jumlah armada angkutan becak di suatu titik lokasi sedangkan lokasi lainnya tidak terlayani oleh angkutan

tersebut dan sebanyak 17 % memiliki alasan karena kurangnya tingkat disiplin para pengemudi becak yang saling berebut dengan angkutan ojek dalam mencari penumpang. Alasan responden terhadap pengurangan jumlah becak dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.38
Alasan Responden Setuju
Terhadap Pengurangan Jumlah Armada Becak
Tahun 2007

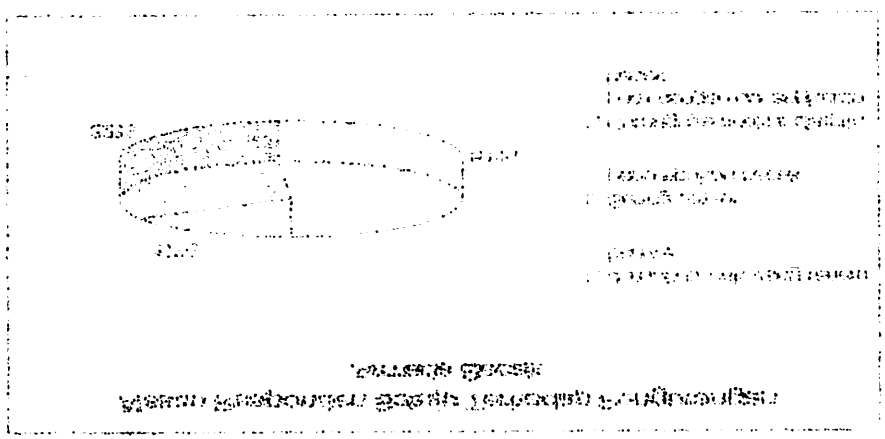
No	Alasan	Jumlah Responden	%
1.	Jumlah becak yang terlalu banyak	51	51
2.	Sering terjadi penumpukan becak	32	32
3.	Kurangnya tingkat disiplin para pengemudi angkutan becak	17	17
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisa



Berdasarkan atas tabel 3.32 diatas, dapat diketahui pula bahwa sebanyak 33 % responden yang tidak setuju jika jumlah becak dikurangi dengan alasan bahwa sebanyak 49 % responden berpendapat angkutan becak mudah dijangkau dan tersedia sewaktu dibutuhkan sedangkan 31 % responden lainnya berpendapat bahwa apabila jumlah armada angkutan becak dikurangi merupakan penghilangan pekerjaan bagi para pengemudi tukang becak dan merupakan penambahan angka pengangguran di wilayah Kota Sumenep. Untuk lebih jelas tentang alasan

Երկրագնդի վրա կարելի է ցուցաբերել միայն մեկ հարթ հարթ տարածություն՝ հարթություն բաժնի հետ հանդիպող տարածությունում կամ անհատական հարթությունում։ Երկրագնդի վրա կարելի է ցուցաբերել միայն մեկ հարթ տարածություն՝ հարթություն բաժնի հետ հանդիպող տարածությունում կամ անհատական հարթությունում։



Հարթությունը հարթության հետ հանդիպող տարածությունում կամ անհատական հարթությունում

Հարթություն	100	100
Հարթություն		
Հարթություն	10	10
Հարթություն	20	20
Հարթություն	30	30
Հարթություն	40	40

Հարթությունը հարթության հետ հանդիպող տարածությունում կամ անհատական հարթությունում

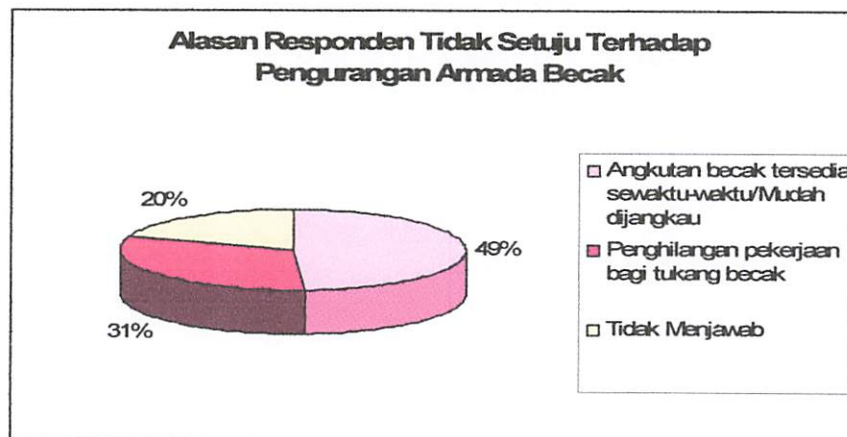
Երկրագնդի վրա կարելի է ցուցաբերել միայն մեկ հարթ հարթ տարածություն՝ հարթություն բաժնի հետ հանդիպող տարածությունում կամ անհատական հարթությունում։

responden tidak setuju terhadap pengurangan jumlah armada angkutan becak dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.39
Alasan Responden Tidak Setuju
Terhadap Pengurangan Jumlah Armada Becak
Tahun 2007

No	Alasan	Jumlah Responden	%
1.	Angkutan becak tersedia sewaktu-waktu/Mudah dijangkau	49	49
3.	Penghilangan pekerjaan bagi tukang becak	31	31
3.	Tidak Menjawab	20	20
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisa



3.6.3.2 Analisa Aspirasi Masyarakat Terhadap Keberadaan Angkutan Ojek

Ojek juga merupakan salah satu angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang dapat melayani pergerakan masyarakat ke berbagai wilayah Kecamatan Kota maupun wilayah Kabupaten Sumenep dan berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap 100 responden mengenai keberadaan ojek di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dapat disimpulkan bahwa hampir seluruh masyarakat yang menjadi responden tidak setuju apabila jumlah ojek bertambah dengan alasan angkutan tersebut memiliki tingkat pelayanan yang kurang aman dari angkutan yang lainnya.

3.6.3.3 Analisa Pendapat Masyarakat Terhadap Rencana Angkutan Kota

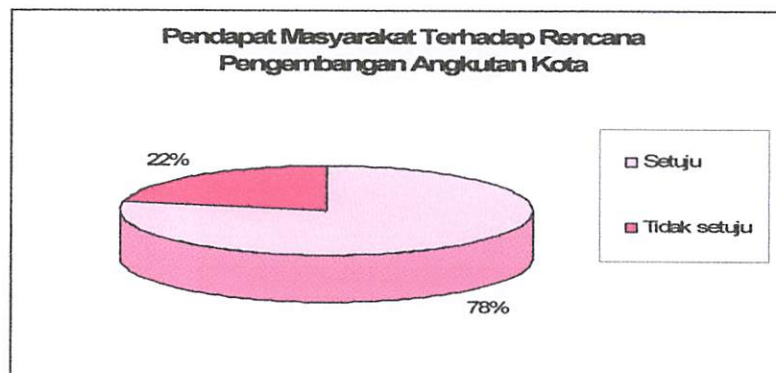
Hasil analisa yang telah dilakukan mengenai tanggapan masyarakat terhadap keberadaan angkutan becak juga dilakukan kepada masyarakat mengenai rencana pengembangan angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dimana sebanyak 78 % masyarakat setuju akan rencana pengembangan angkutan kota dan sebanyak 22 % masyarakat tidak setuju akan rencana pengembangan angkutan kota dengan beberapa alasan antara lain bahwa :

- ✚ Masyarakat masih dapat terlayani oleh angkutan becak
- ✚ Masyarakat masih belum membutuhkan angkutan kota
- ✚ Beberapa ruas jalan yang ada kurang lebar dan di khawatirkan dengan adanya angkutan kota dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas
- ✚ Penghilangan pekerjaan bagi pengemudi angkutan becak dan menambah tingkat pengangguran.

Tabel 3.40
Pendapat Masyarakat Tentang
Rencana Pengembangan Angkutan Kota
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

No	Jenis Tanggapan	Jumlah Responden	%
1.	Setuju	78	78
2.	Tidak setuju	22	22
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisa



3.7 Analisa Karakteristik Pengemudi Angkutan Becak, Ojek dan Angkutan Pedesaan

Analisa karakteristik pengemudi disini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar peran para pengemudi angkutan becak, ojek maupun angkutan pedesaan. Adapun hal yang sangat berpengaruh terhadap tingkat pelayanan yang diberikan kepada para pengguna jasa angkutan umum adalah tingkat kedisiplinan para pengemudi itu sendiri yang mencakup usia dan lama kerja sebagai pengemudi angkutan umum.

Berdasarkan hasil penyebaran quisioner dan wawancara yang telah dilakukan terhadap para pengemudi angkutan becak, ojek maupun angkutan pedesaan dapat diketahui bahwa rata-rata usia pengemudi angkutan umum masih tergolong dalam kategori usia muda yaitu berusia antara 25 sampai 35 tahun dengan presentasi sebesar 39 %, yang berusia < 25 tahun sebesar 18 %, yang berusia 35 sampai 50 tahun sebesar 26 % dan sisanya 17 % merupakan pengemudi angkutan umum dengan usia > 50 tahun, sedangkan berdasarkan atas pengalaman kerja mereka dalam mengemudikan angkutan umum bahwa mereka memiliki pendidikan yang sangat rendah, Hal ini merupakan dampak dari persoalan yang lebih luas karena dengan rendahnya tingkat pendidikan menyebabkan para supir/pengemudi tidak disiplin dalam berlalu lintas, kurang memahami peraturan-peraturan yang ada baik dalam berlalu lintas maupun dalam mengemudikan angkutan umum yang harus sesuai dengan jalurnya atau rute yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Tingkat kedisiplinan pengemudi angkutan umum dalam mengemudikan angkutannya sangatlah berpengaruh pada tingkat pelayanan angkutan kota, karena sebesar 76 % responden menyatakan tidak nyaman dalam menggunakan angkutan tersebut dengan alasan penumpang lainnya membawa barang banyak yang kadang menimbulkan bau yang kurang sedap sehingga menimbulkan perasaan yang kurang nyaman bagi penumpang yang lainnya dan alasan lainnya yang menyebabkan para penumpang merasa kurang aman adalah perilaku supir yang ugal/ugalan atau ngawur dalam mengemudikan angkutannya serta kadang tidak menataati peraturan rambu-rambu

2.7.1. Analisis Kelayakan Teknik

Analisis kelayakan teknik bertujuan untuk memastikan bahwa proyek yang diusulkan dapat dilaksanakan dengan baik. Analisis ini meliputi studi kelayakan awal, studi kelayakan mendalam, dan studi kelayakan konstruksi.

Studi kelayakan awal bertujuan untuk mengidentifikasi masalah-masalah yang mungkin timbul dan mencari solusi yang mungkin. Studi kelayakan mendalam bertujuan untuk menganalisis secara lebih mendalam masalah-masalah yang diidentifikasi dalam studi kelayakan awal. Studi kelayakan konstruksi bertujuan untuk menganalisis secara lebih mendalam masalah-masalah yang diidentifikasi dalam studi kelayakan mendalam.

Analisis kelayakan teknik dilakukan dengan cara melakukan studi kelayakan awal, studi kelayakan mendalam, dan studi kelayakan konstruksi. Studi kelayakan awal dilakukan dengan cara melakukan studi kelayakan awal. Studi kelayakan mendalam dilakukan dengan cara melakukan studi kelayakan mendalam. Studi kelayakan konstruksi dilakukan dengan cara melakukan studi kelayakan konstruksi.

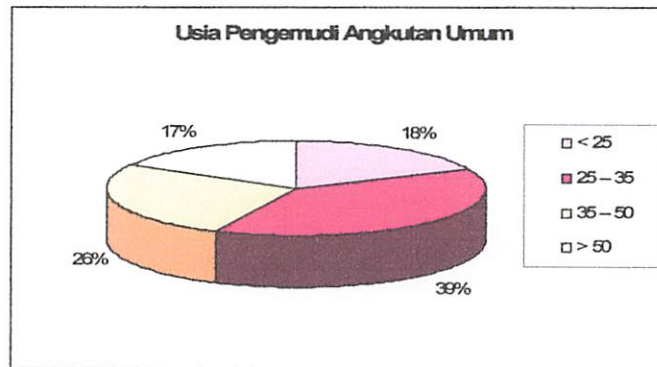
lalu lintas. Perilaku pengemudi tersebut disebabkan karena sebagian besar pengemudi angkutan umum pedesaan mempunyai tingkat pendidikan yang rendah sehingga pengetahuan dalam berlalu lintas juga sangat minim, Selain itu para supir angkutan umum dengan mudah mendapatkan surat ijin mengemudi (SIM) tanpa ujian praktek dari dinas terkait sehingga menimbulkan dampak negative bagi para pengemudi, kernet dan juga para penumpang angkutan umum akibat supir yang tidak mengetahui tata cara berlalu lintas. Dapat pula diketahui bahwa rata-rata hampir 65 % para supir angkutan tersebut dalam mengemudikan angkutan sering tidak masuk ke dalam terminal, tidak melewati rute atau jalur yang telah ditetapkan secara penuh dalam perjalanannya dan bahkan sering melewati rute-rute jalur lain yang pada akhirnya akan menyebabkan tumpang tindih antara rute angkutan tersebut dengan rute angkutan untuk jalur yang lain, sehingga pada jam-jam puncak sering menimbulkan kemacetan lalu lintas khususnya di sebagian daerah Zona II dan sebagian daerah Zona III.

Berdasarkan data yang telah diperoleh terhadap lamanya bekerja menjadi pengemudi angkutan umum, dapat diketahui bahwa terdapat 27 % responden yang telah menjadi pengemudi angkutan umum selama 1 sampai 10 tahun, 42 % responden menyatakan telah menjadi pengemudi selama 11 sampai 15 tahun dan 31 % responden menyatakan seti kepada pekerjaannya sebagai pengemudi angkutan umum selama lebih dari 15 tahun dimana secara nyata bahwa profesi ini merupakan tempat menggantungkan hidup atau merupakan sumber utama penghasilan keluarga bagi anak istri mereka atau saudara yang sebagian besar dari mereka sudah berkeluarga, Walaupun berat pekerjaan ini tetap mereka jalankan karena kesempatan mereka untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih baik sangatlah kecil, sedangkan keahlian untuk mengendarai angkutan pedesaan dan angkutan becak dengan tenaga untuk mengayuh merupakan syarat yang tidak sulit untuk dipenuhi oleh setiap orang. Untuk lebih jelas tentang usia dan lama kerja pengemudi angkutan umum dapat dilihat pada di bawah ini :

Tabel 3.41
Usia Pengemudi Angkutan Umum
Tahun 2007

No	Usia Pengemudi Angkutan Umum	Jumlah Responden	%
1.	< 25	18	18
2.	25 – 35	39	39
3.	35 – 50	26	26
4.	> 50	17	17
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisa



Tabel 3.42
Lama Kerja Pengemudi Angkutan Umum
Tahun 2007

No	Lamanya Menjadi Pengemudi Angkutan Umum	Jumlah Responden	%
1.	1 – 10 Tahun	27	27
2.	11 – 15 Tahun	42	42
3.	> 15 Tahun	31	31
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisa

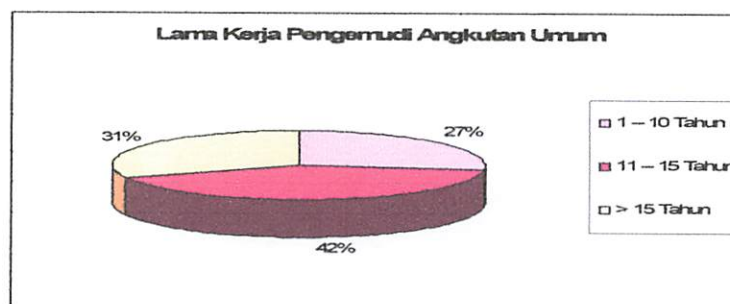


Table 1.11
 Total Population of Rajasthan (in lakhs)

Year	Total Population	Male Population	Female Population
1951	18.1	9.1	9.0
1961	21.1	10.6	10.5
1971	25.0	12.6	12.4
1981	29.1	14.6	14.5
1991	33.0	16.6	16.4
2001	36.9	18.6	18.3

Source: Census of India, 2001.

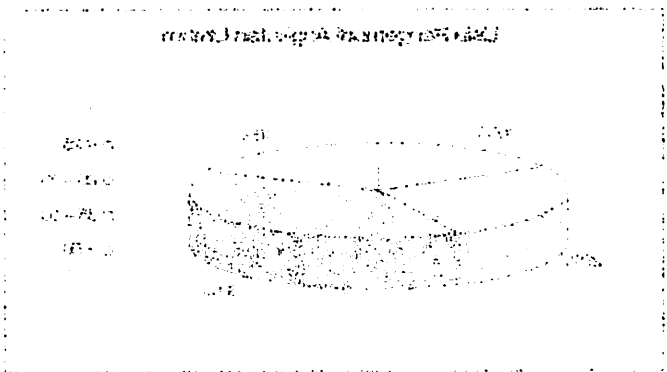
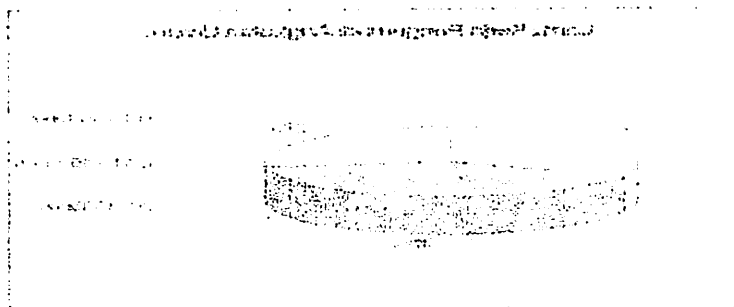


Table 1.12
 Total Population of Rajasthan (in lakhs)

Year	Total Population	Male Population	Female Population
1951	18.1	9.1	9.0
1961	21.1	10.6	10.5
1971	25.0	12.6	12.4
1981	29.1	14.6	14.5
1991	33.0	16.6	16.4
2001	36.9	18.6	18.3

Source: Census of India, 2001.



3.8 Analisa Perbandingan Angkutan Kota Dengan Angkutan Umum Yang Lainnya

Dari analisa ini dapat diketahui bahwa tiap angkutan umum memiliki kelebihan dan kekurangan dari masing-masing angkutan umum. Adapun tingkat pelayanan yang berbeda dari tiap-tiap angkutan umum yaitu tarif, waktu tempuh, tingkat keamanan dan kenyamanan, kecepatan dll diperoleh dari hasil kuisioner yang telah dianalisa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.43
Perbandingan Angkutan Kota
Dengan Angkutan Umum Yang Lainnya
Tahun 2007

No	Indikator	Jenis Angkutan umum		
		Angkutan Kota	Angkutan Becak	Angkutan Ojek
1.	Tarif	Tarif angkutan Kota untuk perjalanan jarak jauh maupun dengan jarak dekat biasanya sama sesuai dengan tarif yang ditentukan oleh pemerintah.	Tarif angkutan becak biasanya tergantung dari jauh atau dekatnya jarak yang akan ditempuh dengan asumsi rata-rata dalam jarak 1 Km biasanya memiliki tarif sebesar Rp. 4000,00	Tarif ojek baik itu dengan jarak pendek atau jarak menengah rata-rata memiliki tarif Rp. 3000,00 – Rp 5000,00 sedangkan untuk jarak jauh tergantung kesepakatan antara pengemudi dengan penumpang (Nego)
2.	Daya Tampung Penumpang	Dapat menampung penumpang dengan kapasitas 10 orang atau lebih	Hanya dapat menampung 2 sampai 3 penumpang	Hanya dapat menampung 1 penumpang dan 1 anak kecil
3.	Daya Tampung Barang	Dapat menampung barang dalam jumlah yang banyak namun karena pengguna angkutan kota sangat banyak, maka barang yang dibawa akan bercampur dengan barang orang lain.	Memiliki daya tampung barang yang lebih banyak daripada angkutan kota. Dapat dikatakan pengguna angkutan becak adalah beban yang dibawa dapat lebih banyak dari angkutan kota.	Tidak dapat menampung banyak barang kecuali barang yang dipegang oleh penumpang angkutan tersebut.
4.	Kecepatan	Lebih cepat	Lebih lambat dari	Lebih cepat dari

No	Indikator	Jenis Angkutan umum		
		Angkutan Kota	Angkutan Becak	Angkutan Ojek
		daripada angkutan becak	angkutan kota atau ojek karena becak dijalankan dengan tenaga manusia (dikayuh)	angkutan becak dan angkutan kota karena angkutan kota sering menaikkan dan menurunkan penumpang sedangkan ojek dapat langsung mengantar penumpang sampai tujuan
5.	Jangkauan pelayanan	Terbatas, karena rute angkutan umum kota ditentukan oleh pemerintah, maka pelayanannya hanya sebatas rute dimana rata-rata dalam 1 menit dapat menempuh jarak 500 meter.	Relatif pendek dengan daya jangkau pelayanan becak sekitar 1 – 3 km dengan asumsi 1 menit dapat menempuh jarak 100 m tergantung kondisi pengemudi dan kondisi jalan	Dapat menjangkau sampai ke pelosok jalan, sawah dan jalan sempit.
6.	Keamanan	Terkadang aman dari tindak kriminal	Aman karena selama ini tidak pernah terjadi tindak kriminal	Tidak aman karena rawan terjadi perampokan/tindak kriminal apalagi jika melakukan perjalanan pada malam hari
7.	Kenyamanan	Kenyamanan pengguna angkutan kota tidak nyaman angkutan becak karena bercampur dengan barang bawaan pengguna yang lain. Kenyamanan dalam menggunakan angkutan kota juga ditentukan oleh pengemudi atau supir angkutan.	Bersifat nyaman dalam artian bahwa pelayanan becak bersifat pribadi dan tidak bersamaan dengan barang lainnya, selain itu dengan perjalanan yang lambat, penumpang akan menikmati perjalanan tergantung pada pengemudi becak dalam menjalankan angkutannya.	Lebih personal dan diatur secara khusus (diatur sesuai dengan keinginan penumpang)

Sumber : Hasil Kajian

3.9 Penentuan Kebutuhan Angkutan Kota Berdasarkan Jumlah Penumpang Yang Ada

Berdasarkan atas penjelasan pada bab I mengenai langkah-langkah dalam menentukan jumlah kebutuhan angkutan kota dan jumlah armada yang dibutuhkan, dapat dilihat bahwa pada tahun 2007 sebanyak 8989 masyarakat di wilayah Kecamatan Kota Sumenep membutuhkan angkutan kota dimana kebutuhan tersebut berdasarkan faktor jumlah pergerakan masyarakat dalam menggunakan angkutan pribadi maupun angkutan umum baik itu angkutan pedesaan maupun angkutan becak dan ojek. Untuk lebih jelas tentang perhitungan akan masyarakat terhadap kebutuhan angkutan kota dan penentuan jumlah armada dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3.44
Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Pedesaan Menuju Berbagai Kecamatan Dalam Wilayah Kabupaten Sumenep Tahun 2007

Jumlah Pergerakan Keseluruhan (A)	Persentase Jumlah Penumpang yang Menggunakan Angkutan Pedesaan (B)	Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Pedesaan (C) = A . B	Jumlah Pergerakan Dalam Lingkup Wilayah Kota Sumenep (D) = B - C
0,1683	64221	10808	53413

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.45
Jumlah Pergerakan Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep Tahun 2007

Persentase Jumlah Pergerakan Masyarakat Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi (E)	Jumlah Pergerakan Masyarakat Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi (F) = D . E
0,52	27775

Sumber : Hasil Analisa

3.9. Perencanaan, Pelaksanaan, dan Evaluasi Kegiatan Kelembagaan

3.9.1. Perencanaan

Perencanaan merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan kegiatan keorganisasian. Perencanaan yang baik akan menjamin tercapainya tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Perencanaan meliputi penetapan tujuan, identifikasi sumber daya, dan penentuan strategi untuk mencapai tujuan tersebut. Perencanaan yang matang akan membantu organisasi dalam menghadapi tantangan yang mungkin dihadapi di masa depan.

Tabel 3.44

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi keberhasilan perencanaan, yaitu: kejelasan tujuan, ketersediaan sumber daya, dan kemampuan organisasi dalam menghadapi perubahan.

Faktor yang mempengaruhi keberhasilan perencanaan	Kategori	Kategori	Kategori
Kejelasan Tujuan	Tinggi	Tinggi	Tinggi
Ketersediaan Sumber Daya	Tinggi	Tinggi	Tinggi
Kemampuan Organisasi	Tinggi	Tinggi	Tinggi

Tabel 3.45

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan, yaitu: koordinasi, komunikasi, dan kepemimpinan.

Faktor yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan	Kategori
Koordinasi	Tinggi
Komunikasi	Tinggi
Kepemimpinan	Tinggi

Tabel 3.46
Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Becak
Dalam Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

Persentase Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Becak (G)	Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Becak (H) = D . G
0,31	16558

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.47
Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Ojek
Dalam Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

Persentase Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Ojek (I)	Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Ojek (J) = D . I
0,0017	91

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.48
Jumlah Masyarakat Yang Membutuhkan Angkutan Kota
Dan Jumlah Armada Yang Dibutuhkan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007

Jumlah Masyarakat Yang Membutuhkan Angkutan Kota (K) = $D - (F + H + J)$	Kapasitas Tempat Duduk (L)	Jumlah Rute (M)	Jumlah Rit (N)	Jumlah Armada Yang Dibutuhkan $O = \frac{K}{L + M + N}$
8989	9	5	7	28

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa sebanyak 28 unit armada angkutan kota yang dibutuhkan di wilayah Kecamatan kota Sumenep dengan 9 kapasitas tempat duduk dan 5 rute serta 7 rit yang telah ditentukan dimana penentuan armada tersebut berdasarkan atas jumlah masyarakat yang membutuhkan angkutan kota.

Tabel 3.16
 Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan dan Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan
 Tahun 2007

Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan	Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan
(D - H) = 11	(D) = 11
11	11

Tabel 3.17
 Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan dan Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan
 Tahun 2007

Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan	Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan
(D - H) = 11	(H) = 11
11	11

Tabel 3.18
 Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan dan Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan
 Tahun 2007

Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan	Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan	Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan	Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan	Jumlah Pengeluaran yang Dibayarkan
(D - H) = 11	(H) = 11	(H) = 11	(H) = 11	(D - H) = 11
11	11	11	11	11

... dan ...
 ...
 ...
 ...

3.10 Penentuan Kebutuhan Angkutan Kota dan Jumlah Armada Berdasarkan Proyeksi Penduduk Pada Tahun 2008 - 2012

Jumlah armada pada 5 tahun mendatang dapat ditentukan berdasarkan jumlah penduduk dimana jumlah penduduk dapat diperoleh dengan cara menggunakan metode garis lurus sedangkan jumlah penduduk yang melakukan pergerakan juga dapat diperoleh dengan cara mengkalikan jumlah penduduk pada tahun ke-n dengan jumlah perbandingan anggota keluarga pelaku pergerakan pada seluruh zona yaitu 0,946 dan untuk lebih jelasnya tentang perhitungan jumlah penduduk berdasarkan metode garis lurus serta pertumbuhan jumlah penduduk pada tahun ke-n dapat dilihat sebagai berikut :

- ✚ Menggunakan proyeksi Lung Polinomial atau metode garis lurus dengan rumus :

$$P_{t+0} = P_t + b$$

Dimana :

P_{t+0} = Pertumbuhan penduduk pada tahun berikutnya

P_t = Jumlah penduduk pada tahun-n

b = Rata - rata tambahan jumlah penduduk pada tiap tahun pada masa lampau sampai sekarang dimana :

$$b = \frac{\sum_{i=1}^{t-1} bn}{(t-1)}$$

- ✚ Perhitungan rata-rata tambahan jumlah penduduk
 - Jumlah penduduk tahun 2004 – Jumlah penduduk tahun 2003
65431 – 65271 = 160
 - Jumlah penduduk tahun 2005 – Jumlah penduduk tahun 2004
66206 – 65431 = 775
 - Jumlah penduduk tahun 2006 – Jumlah penduduk tahun 2005
67279 – 66206 = 1073

3.10. Jumlah dan sifat-sifat deret aritmetika

3.10.1. Jumlah dan sifat-sifat deret aritmetika

Deret aritmetika adalah deret yang selisih antara dua suku berurutan adalah konstan. Suku ke- n dari deret aritmetika dapat dinyatakan dengan rumus $U_n = a + (n-1)b$, di mana a adalah suku pertama dan b adalah beda. Jumlah n suku pertama dari deret aritmetika dapat dinyatakan dengan rumus $S_n = \frac{n}{2}(2a + (n-1)b)$ atau $S_n = \frac{n}{2}(U_1 + U_n)$.

Contoh: Hitunglah jumlah 10 suku pertama dari deret aritmetika yang suku pertamanya 2 dan bedanya 3.

$$S_{10} = \frac{10}{2}(2 + (10-1)3) = 5(2 + 27) = 5 \times 29 = 145$$

Deret aritmetika memiliki sifat-sifat yang penting. Salah satunya adalah bahwa jumlah n suku pertama dari deret aritmetika sama dengan jumlah n suku terakhirnya. Sifat lainnya adalah bahwa rata-rata dari suku pertama dan suku terakhir sama dengan rata-rata dari dua suku di antara mereka.

$$\sum_{k=1}^n (a + (k-1)b) = \sum_{k=1}^n (a + (n-k)b)$$

- * Jumlah 10 suku pertama dari deret aritmetika yang suku pertamanya 2 dan bedanya 3 adalah 145.
- * Jumlah 100 suku pertama dari deret aritmetika yang suku pertamanya 1 dan bedanya 1 adalah 5050.
- * Jumlah 1000 suku pertama dari deret aritmetika yang suku pertamanya 1 dan bedanya 1 adalah 500500.

- Jumlah penduduk tahun 2007 – Jumlah penduduk tahun 2006

$$67887 - 67279 = 608$$

$$\text{Jadi } b = 160 + 775 + 1073 + 608 = 2616/4 = 654$$

✚ Metode perhitungan untuk mencari jumlah penduduk pada tahun berikutnya

- Tahun 2008

$$\begin{aligned} P_{08} &= P_{07} + b \\ &= 67887 + 654 \\ &= 68541 \end{aligned}$$

- Tahun 2009

$$\begin{aligned} P_{t+0} &= P_t + b \\ &= 68541 + 654 \\ &= 69195 \end{aligned}$$

- Tahun 2010

$$\begin{aligned} P_{t+0} &= P_t + b \\ &= 69195 + 654 \\ &= 69849 \end{aligned}$$

- Tahun 2011

$$\begin{aligned} P_{t+0} &= P_t + b \\ &= 69849 + 654 \\ &= 70503 \end{aligned}$$

- Tahun 2012

$$\begin{aligned} P_{t+0} &= P_t + b \\ &= 70503 + 654 \\ &= 71157 \end{aligned}$$

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel jumlah penduduk dan jumlah pergerakan dimana jumlah penduduk yang melakukan pergerakan diketahui dengan cara mengkalikan rata-rata jumlah pelaku pergerakan atau perbandingan anggota keluarga pelaku pergerakan pada seluruh zona yaitu 0,946.

Tabel 3.49
Jumlah Penduduk dan Jumlah Pergerakan
Tahun 2004 - 20015

No	Tahun	Jumlah Penduduk	Jumlah pergerakan
1.	2004	65271	-
2.	2005	65431	-
3.	2006	66206	-
4.	2007	67887	64421
5.	2008	68541	64840
6.	2009	69195	65458
7.	2010	69849	66077
8.	2011	70503	66696
9.	2012	71157	67315

Sumber : Hasil Analisa

Pemakaian kendaraan pribadi dan pemakaian jasa pelayanan angkutan becak diasumsikan pada tiap tahun menurun karena asumsi tersebut berdasarkan faktor bahwa pengguna kendaraan pribadi dan pengguna becak akan beralih menggunakan angkutan kota, Sedangkan pemakaian untuk angkutan jenis ojek dan angkutan pedesaan tidak mengalami perubahan karena angkutan ojek jumlahnya sedikit sedangkan untuk pengguna angkutan pedesaan pelayanannya keluar wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Besarnya penurunan pemakaian kendaraan pribadi dan becak di wilayah perkotaan Sumenep dapat dilihat pada tabel 3.48 di bawah ini :

Tabel 3.50
Besarnya Penurunan Pemakaian Kendaraan Pribadi Dan Becak
Di Wilayah Studi
Tahun 2007 - 2015

No	Tahun	Kendaraan Pribadi	Becak
1.	2007	0,52	0,31
2.	2008	0,47	0,31
3.	2009	0,42	0,29
4.	2010	0,37	0,29
5.	2011	0,32	0,27
6.	2012	0,27	0,27

Sumber : Hasil Analisa

Setelah mengetahui besarnya jumlah penduduk dan jumlah penduduk yang melakukan pergerakan pada tahun berikutnya berdasarkan proyeksi penduduk serta persentase jumlah penduduk yang menggunakan angkutan pribadi atau dengan menggunakan angkutan umum maka dapat diketahui jumlah penduduk yang membutuhkan jasa angkutan kota serta jumlah armada yang dibutuhkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.51

Dari tabel 3.52 diperoleh bahwa pada tahun 2010 sampai pada tahun 2012 jumlah rute dan rit yang telah ditentukan juga mengalami perubahan. Penentuan perubahan rute tersebut berdasarkan jarak yang ditempuh sedangkan rit berdasarkan kebutuhan dan pola tata guna lahan yang ada dimana semakin banyak rute yang ditempuh maka jumlah armada dan jumlah rit juga akan bertambah.

Untuk penentuan kebutuhan jumlah armada pada masing-masing rute dapat diketahui dengan menggunakan perbandingan komposisi berdasarkan rencana guna lahan dan pertumbuhan jumlah penduduk yang tiap tahun akan meningkat. Jumlah armada pada tiap-tiap rute dapat dilihat pada tabel 3.53 dibawah ini berikut ini :

Tabel 3.51
Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Umum
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007 - 2012

Tahun	Jumlah Pergerakan Keseluruhan (A)	Persentase Jumlah Penumpang yang Menggunakan Angkutan Pedesaan (B)	Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Pedesaan (C) = A . B	Jumlah Pergerakan Dalam Lingkup Wilayah Kecamatan Kota Sumenep (D) = A - C	Persentase Jumlah Pergerakan Masyarakat Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi (E)	Jumlah Pergerakan Masyarakat Yang Menggunakan Kendaraan Pribadi (F) = D . E	Persentase Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Becak (G)	Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Becak (H) = D . G	Persentase Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Ojek (I)	Jumlah Penumpang Yang Menggunakan Angkutan Ojek (J) = D . I
2007	64221	0,1683	10808	53413	0,52	27775	0,31	16558	0,0017	91
2008	64840	0,1683	10912	53928	0,47	25346	0,31	16718	0,0017	92
2009	65458	0,1683	11016	54442	0,42	22865	0,29	15788	0,0017	92
2010	66077	0,1683	11121	54956	0,37	20334	0,29	15937	0,0017	93
2011	66696	0,1683	11225	55471	0,32	17750	0,27	14997	0,0017	94
2012	67315	0,1683	11329	55986	0,27	15116	0,27	15116	0,0017	95

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.52
Jumlah Masyarakat Yang Membutuhkan Angkutan Kota Dan Jumlah Armada Yang Dibutuhkan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007 - 2012

Tahun	Jumlah Masyarakat Yang Membutuhkan Angkutan Kota (K) = D - (F + H + J)	Kapasitas Tempat Duduk (L)	Jumlah Rute (M)	Jumlah Rit (N)	Jumlah Armada Yang Dibutuhkan $O = \frac{K}{L + M + N}$	Penambahan Jumlah Armada/Tahun
2007	8989	9	5	7	28	-

Tahun	Jumlah Masyarakat Yang Membutuhkan Angkutan Kota (K) = D - (F + H + J)	Kapasitas Tempat Duduk (L)	Jumlah Rute (M)	Jumlah Rit (N)	Jumlah Armada Yang Dibutuhkan $O = \frac{K}{L+M+N}$	Penambahan Jumlah Armada/Tahun
2008	11772	9	5	7	37	9
2009	15697	9	5	7	50	13
2010	18592	9	6	6	57	13
2011	22650	9	6	6	70	13
2012	25659	9	7	5	81	11

Sumber : Hasil Analisa

Tabel 3.53
Penentuan Jumlah Armada Angkutan Kota
Di Tiap-tiap Rute Angkutan
Di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep
Tahun 2007 - 2008

No	Rencana Rute	Jumlah Amada Tahun					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	I	8	11	15	17	21	24
2.	II	8	11	15	17	21	24
3.	III	5	6	8	10	12	14
4.	IV	3	4	6	6	8	9
5.	VI	4	5	6	7	8	10
Total		28	37	50	57	70	81

Sumber : Hasil Analisa

BAB IV

RENCANA

4.1 Hasil Analisa Zona Bangkitan dan Tarikan

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap zona yang menimbulkan bangkitan dan tarikan di wilayah studi, maka dapat diketahui bahwa zona I dan zona II berpotensi sebagai zona tarikan dan zona III serta zona IV berpotensi sebagai zona bangkitan dimana pembagian zona tersebut sesuai dengan pola guna lahan dan kesamaan fungsi kawasannya atau adanya penyebaran fasilitas dan lokasi pusat-pusat pelayanan sebagaimana yang disebutkan dalam dasar kebijakan pada sistem pusat pelayanan dan kebijakan pembagian wilayah kota yang telah diuraikan pada bab sebelumnya.

Zona I yang merupakan pusat inti kota dan zona II dimana kedua zona tersebut adalah zona yang berpotensi sebagai zona tarikan yang memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan yang dapat menarik masyarakat untuk melakukan pergerakan menuju zona tersebut dimana di dalamnya terdapat pusat kegiatan perkantoran, pertokoan, dan beberapa fasilitas pelayanan kota sedangkan zona III dan zona IV yang berpotensi sebagai zona bangkitan karena berdasarkan hasil quisioner yang disebarakan kepada masyarakat (survey rumah tangga) terhadap jumlah pergerakan berdasarkan asal dan tujuan pergerakan, dapat disimpulkan bahwa rata-rata masyarakat yang berada di wilayah zona III dan zona IV banyak melakukan pergerakan menuju zona I dan zona II, oleh karena itu zona III dan zona IV disebut sebagai zona bangkitan.

4.2 Hasil Analisa Tingkat Pelayanan Angkutan Umum

Pada uraian berikut akan dijelaskan tentang hasil analisa yang telah dilakukan terhadap tingkat pelayanan angkutan umum yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep, antara lain :

BAB IV
KESIMPULAN

4.1. Analisis Kuantitatif dan Kualitatif

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari variabel-variabel yang diteliti terhadap variabel terikat. Untuk itu, penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur besarnya pengaruh variabel-variabel yang diteliti terhadap variabel terikat. Pendekatan kualitatif digunakan untuk memahami makna dan arti dari hasil-hasil penelitian kuantitatif. Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda untuk mengukur pengaruh variabel-variabel yang diteliti terhadap variabel terikat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan metode analisis kualitatif untuk memahami makna dan arti dari hasil-hasil penelitian kuantitatif.

Salah satu hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Hal ini menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Selain itu, penelitian ini juga menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Hal ini menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Selain itu, penelitian ini juga menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Hal ini menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

4.2. Analisis Kualitatif

Penelitian ini bertujuan untuk memahami makna dan arti dari hasil-hasil penelitian kuantitatif. Untuk itu, penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif digunakan untuk memahami makna dan arti dari hasil-hasil penelitian kuantitatif. Penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif untuk memahami makna dan arti dari hasil-hasil penelitian kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Selain itu, penelitian ini juga menunjukkan bahwa variabel-variabel yang diteliti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

4.2.1 Rencana Pelayanan Angkutan Becak

Tingkat pelayanan terhadap angkutan becak meliputi kelanjutan keberadaan angkutan becak dan pola operasi dan daerah pelayanan angkutan becak di wilayah Kecamatan Kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

a. Kelanjutan Keberadaan Angkutan Becak

Dasar yang memperkuat alasan mengapa angkutan umum becak dapat dipertahankan sebagai salah satu elemen transportasi dalam sistem transportasi angkutan umum adalah :

1. Becak diperlukan bagi pelayanan jarak pendek yang dapat melayani kebutuhan pelayanan pergerakan dari pintu ke pintu;
2. Becak dapat “Menjembatani” antara daerah tertutup (seperti perumahan) dengan jalur angkutan umum rute tetap yang memiliki jarak lebih dari jarak jangkauan maksimum orang berjalan kaki yaitu 400 m;
3. Angkutan umum becak memiliki sifat yang fleksibel yang dapat disesuaikan dengan kebutuhan pemakai jasa angkutan umum dengan tarif yang relative murah contohnya angkutan umum becak dapat digunakan untuk kendaraan belanja karena daya angkutnya yang lebih banyak, juga cocok untuk kendaraan dalam melakukan pergerakan ke sekolah yaitu mengantar dan menjemput anak sekolah karena sifat pelayanannya yang door to door dan lebih mempunyai privasi;
4. Tidak adanya atau belum adanya alternative lain sebagai moda pengganti dari angkutan umum becak yang dapat memenuhi kriteri pelayanan becak.
5. Sehubungan dengan peranan angkutan becak yang masih sangat dibutuhkan dalam sistem perangkutan di wilayah kota Sumenep, maka perlu kebijaksanaan pemerintah daerah tentang keberadaan angkutan umum becak. Kebijakan tersebut antara lain :
 - ✚ Memberi dukungan sepenuhnya terhadap keberadaan angkutan umum becak di wilayah kota Sumenep yaitu dengan cara :

- Memberikan kemudahan-terhadap ruang gerak becak, misalnya mengatur jalur angkutan umum rute tetap non becak pada daerah-daerah konflik (bercampurnya moda becak dengan alat angkut yang lainnya).
 - Mempersiapkan suatu lembaga khusus untuk mengatur keberadaan becak di wilayah kota Sumenep, mengingat angkutan umum becak merupakan angkutan umum yang sangat berperan. Lembaga khusus ini bertugas untuk mengatur kepentingan becak sebagai elemen dalam sistem transportasi angkutan umum kota.
 - Memberikan penyuluhan-penyuluhan terhadap pengemudi becak sehubungan dengan peraturan lalu lintas sehingga tertib lalu lintas dapat tercapai.
- ✚ Mulai membatasi daerah operasi becak untuk daerah yang rawan lalu lintas, dimana keberadaan angkutan ini dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas di tempat yang memperlihatkan bercampurnya moda angkutan umum khususnya di kawasan pusat kota. Adapun implikasi dari hal tersebut adalah :
- Peraturan-peraturan tentang pengoperasian becak lebih dipertegas lagi, baik peraturan administrasi maupun peraturan operasional;
 - Aparat terkait difungsikan sesuai dengan tugas dan wewenangnya;
 - Pembatasan jumlah becak yang beroperasi pada kawasan tertentu, sehingga tidak menimbulkan akibat negatif yang pada gilirannya nanti justru menjadi boomerang bagi keberadaan becak secara keseluruhan di wilayah kota Sumenep, misalkan dengan cara pewarnaan yang berbeda untuk kawasan yang berlainan atau pembagian becak siang dan becak malam dengan cara yang bereda;
 - Mengatur kembali jalur angkutan umum rute tetap sebagai usaha untuk melayani daerah-daerah yang tidak dapat dijangkau oleh angkutan umum becak (sebagai akibat pembatasan ruang gerak becak).

Kedua kebijaksanaan beserta alternatif yang diambil tersebut pada dasarnya harus disesuaikan dengan kondisi daerahnya, baik yang melingkupi kesiapan

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

* Menetapkan ketentuan-ketentuan yang bersifat sementara
 mengenai pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang bersifat
 sementara tersebut.

aparatus ataupun dana yang tersedia, sehingga dengan demikian akan tercapai suatu kebijaksanaan yang optimal yang dapat menuntut pengorbanan dari pihak pemakai jasa, para pengemudi angkutan becak ataupun pihak lain yang terkait.

b. Pola Operasi Dan Daerah Pelayanan Angkutan Becak

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap tingkat pelayanan angkutan becak yang ada di wilayah kota Sumenep, maka dapat disimpulkan bahwa pola operasi dan daerah pelayanan angkutan umum becak adalah sebagai berikut :

1. Angkutan umum becak masih dapat diandalkan untuk melayani pergerakan harian para penduduk kota Sumenep untuk jarak pendek yaitu kurang dari 3 km, karena untuk jarak lebih dari 3 km angkutan umum becak dianggap sudah tidak efisien dan ekonomis lagi
2. Berdasarkan kondisi lalu lintas di wilayah kota Sumenep saat ini, becak tidak lagi beroperasi di penggal jalan-jalan utama kota Sumenep, karena pada jalan-jalan tersebut angkutan umum becak sudah tidak dapat menyesuaikan diri sesuai dengan kondisi lalu lintas sekitarnya, akibatnya becak dapat menjadi penyebab terjadinya kemacetan bahkan kecelakaan lalu lintas.
3. Lingkup pelayanan angkutan becak di wilayah kota Sumenep saat ini melayani perjalanan skala lokal atau perjalanan antar bagian wilayah kota
4. Berdasarkan sistem transportasi di wilayah kota Sumenep saat ini, maka porsi pelayanan angkutan becak sebagai angkutan pelayanan antara atau paratransit
5. Pelayanan becak dapat diintegrasikan dengan pelayanan moda angkutan umum yang lainnya. Sesuai dengan kedudukannya sebagai angkutan umum yang memiliki hierarki pelayanan terendah, maka angkutan becak hanya dapat melayani perjalanan jarak pendek sedangkan angkutan umum kota dapat melayani perjalanan jarak jauh dan menengah
6. Pelayanan angkutan umum becak hanya dapat melayani permintaan perjalanan yang jaraknya diatas standart kemampuan dan kemauan penduduk dalam melakukan jalan kaki, yaitu diatas 400 meter. Ini dapat terjadi apabila fasilitas

yang menunjukkan bahwa yang tersebut sebagai bagian dari kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan.

1. **Kelembagaan dan Struktur Organisasi**

Kelembagaan yang dimaksudkan adalah lembaga-lembaga yang melaksanakan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

1. **Anggaran** merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

2. **Kelembagaan** merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

3. **Struktur Organisasi** merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

4. **Kelembagaan dan Struktur Organisasi** merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

5. **Kelembagaan dan Struktur Organisasi** merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

6. **Kelembagaan dan Struktur Organisasi** merupakan salah satu aspek yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan yang bersangkutan yang dapat dipertanggungjawabkan oleh pemerintah yang bersangkutan.

jalan kaki (trotoar) tersedia dalam jumlah dan mutu yang memenuhi standart, sehingga orang dapat berjalan secara aman dan nyaman di atasnya

7. Wilayah pelayanan angkutan umum becak dibagi dalam 4 (Empat) zona utama dimana tiap-tiap Zona memiliki warna becak yang berbeda antara zona satu dengan zona yang lainnya
8. Pola operasi becak yang diberlakukan adalah pada zona-zona yang telah ditetapkan, diperbolehkan melintasi jalan bebas becak (tidak melalui sepanjang penggal jalan-jalan bebas becak) dan becak harus kembali ke pangkalan asal atau zona asal dengan membawa penumpang atau tidak untuk menghindari akumulasi pada tempat-tempat tertentu
9. Untuk mengatasi masalah perkembangan populasi angkutan umum becak, perlu diambil suatu tindakan diantaranya :
 - ✚ Penetapan jumlah angkutan umum becak yang beroperasi
 - ✚ Pemberian nomor badan becak yang di daftar ulang setiap 6 bulan sekali
 - ✚ Wajib daftar ulang dan memasang peneng serta surat ijin operasi becak yang sah
 - ✚ Diberi sanksi yang tegas terhadap pelanggaran (baik pelanggaran administrasi ataupun pelanggaran operasional) yaitu becak dicabut surat ijin operasinya atau dimusnahkan
 - ✚ Membentuk team khusus untuk mengkoordinasi kelompok operator yang memudahkan pengawasan dan pengendalian
 - ✚ Mendirikan balai latihan kerja yang dapat melatih dan memberikan bekal informal kepada para pengemudi becak atau para pengangguran (pendatang)
 - ✚ Melakukan pelatihan-pelatihan bersifat keterampilan yang sifatnya aplikatif terhadap kondisi perekonomian dan pembangunan
 - ✚ Memberikan lapangan kerja atau paling tidak memberikan modal insentif yang sifatnya massal agar para pengemudi angkutan umum becak dapat menerapkan hasil pelatihan yang diikutinya dan secara tidak langsung akan mendorong mereka untuk beralih profesi pada pekerjaan yang lebih baik dan sesuai dengan keterampilan yang dimilikinya.

jabar (arti) tersebut dalam (jumlah dan masa yang menunjukkan) standar.

sehingga orang dapat berjalan secara normal dan nyaman di masyarakat

7. *Walaupun pada masa pertumbuhan banyak bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)*

dimana tiap-tiap kaum memiliki warna gerak yang berbeda-beda namun sama-sama

dengan cara yang lainya

8. Pola operasi gerak yang dibebaskan adalah pada saat-saat yang telah

dibebaskan dibebaskan (mendapat jalan bebas gerak (tidak ada hambatan)

gerakan yang bergerak (jalan-jalan bebas gerak) dan gerak jalan kembali ke

gerakan saat ini yang menunjukkan perbedaan-perbedaan yang tidak mudah

perbedaan aktualisasi pada tingkat-tingkat tersebut

9. Untuk mengetahui masalah; keterbatasan; perbedaan; perbedaan; masalah; gerak

perlu dibedakan antara tindakan dan gerak

1. Pergerakan adalah gerakan yang bergerak

2. Gerakan adalah gerak yang di dalam gerak gerak gerak gerak gerak gerak gerak

3. *Walaupun pada masa pertumbuhan banyak bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)*

yang ada

4. Tindakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

5. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

(ini merupakan gerak dibebaskan)

6. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

7. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

8. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

9. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

(gerakan)

10. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

11. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

12. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

13. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

14. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

15. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

16. Gerakan adalah gerak yang bergerak (dalam 4 (empat) tahun pertama)

Perumahan atau permukiman merupakan asal dan tujuan perjalanan dalam pergerakan masyarakat yang dilakukan dalam kehidupan sehari-hari dimana dengan banyaknya permukiman dan perumahan yang ada di wilayah Kecamatan Kota Sumenep, maka lokasi pangkalan becak memiliki kecenderungan besar untuk beroperasi di daerah permukiman dan perumahan tersebut sedangkan untuk perumahan dengan wilayah yang cukup luas, dimana jarak untuk mencapai titik pertemuan angkutan becak dengan angkutan umum rute tetap lebih dari 400 meter, maka dapat disimpulkan bahwa angkutan becak sangat berperan. Lokasi titik pertemuan antara angkutan becak dengan angkutan yang memiliki rute tetap dapat dilihat pada :

- ✚ Gerbang utama perumahan-perumahan skala besar yang tersebar di wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang lokasinya berada di pinggir jalan yang dapat digunakan sebagai jalur angkutan umum dengan rute tetap, antara lain :
 - Perumahan Satelit Permai
 - Perumahan Bumi Sumekar
 - Perumahan Pondok Indah atau Perumahan BTN Kolor
 - Perumahan Satelit Permai
 - Pesona Satelit Indah
 - Bapertarum
 - Perumahan Rampak Indah
 - Perumahan Griya Mapan
 - Perumahan Nasional Giling
- ✚ Di persimpangan antara jalur angkutan umum dengan rute tetap (Biasanya merupakan jalan kolektor sekunder atau arteri sekunder) dan jalan lokal yang sekaligus merupakan gerbang untuk perumahan yang lokasinya tidak terletak di pinggir jalan-jalan utama, antara lain :
 - Di gerbang pasar Anom karena jarak dari gerbang pasar menuju toko-toko lumayan jauh dan sebelah pasar Anom sebagai akses ke perumahan pesona satelit indah, Perumahan Sekar Agung Regency, dan sekitarnya.
 - Di muka pasar Bangkal sebagai akses masuk ke perumahan Bangkal, permukiman Desa Kacongan dan daerah sekitarnya.

- Untuk pelayanan ke dan dari permukiman sekitarnya contohnya di muka-muka pasar-pasar skala lokal seperti pasar sore (Jalan Irama), Pasar Pamolokan, Pasar belakang Masjid Jamik dan daerah sekitarnya.
- Di persimpangan - persimpangan jalan Kelurahan Kepanjen, Kelurahan Bangselok, Kelurahan Karangduak dan Desa Kolor.

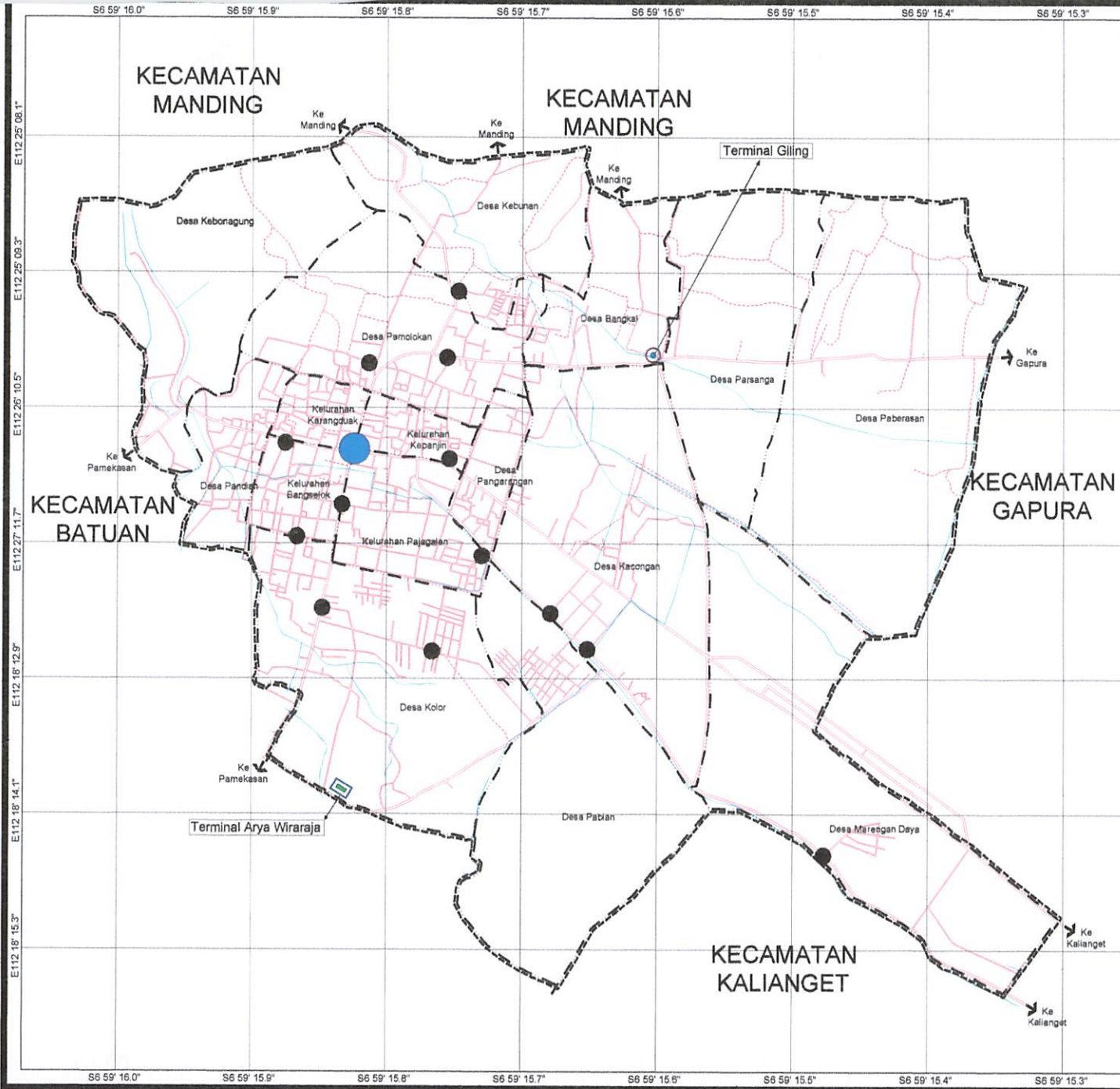
Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.1 yaitu peta rencana penempatan angkutan becak di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

c. Integrasi Pola Pelayanan Becak Dengan Jalan Kaki

Berdasarkan penjelasan diatas maka dapat dilihat pelayanan angkutan umum di wilayah Kota Sumenep saat ini dan kota lainnya di Indonesia. Pelayanan angkutan umum belum dapat menjangkau seluruh lokasi aktifitas penduduk kota, terutama kawasan perumahan dan permukiman penduduk yang apabila dihubungkan dengan kriteria jarak jangkau bagi pejalan kaki, maka pada umumnya daerah yang tidak terlayani oleh pelayanan angkutan umum adalah daerah di luar jangkauan pejalan kaki. Kenyataan ini dapat menjadi salah satu faktor mengapa angkutan umum becak masih diperlukan di kawasan permukiman di beberapa kota di Indonesia.

Di sisi lain, kondisi yang dapat mempengaruhi hal tersebut adalah pola permukiman yang umumnya tumbuh di daerah pinggiran kota terutama kawasan perumahan baru yang lokasinya biasanya jauh dari lintasan angkutan umum sehingga penduduknya memerlukan kendaraan untuk mencapai lintasan angkutan umum tersebut dan dalam kondisi seperti inilah peran angkutan becak sebagai angkutan umum muncul dan bisa jadi angkutan umum becak adalah satu-satunya angkutan yang dapat melayani kebutuhan penduduk.

Peran angkutan umum becak juga dapat menjadi sangat berarti pada daerah perumahan yang mempunyai skala besar dengan jumlah rumah mencapai ratusan rumah sehingga dengan demikian untuk mendapatkan akses angkutan umum dengan rute yang tetap atau ke titik pertemuan jalur angkutan rute tetap melebihi jarak jangkau maksimum jalan kaki yaitu 300 meter yang contohnya dapat ditemui pada perumahan Bangkal di Desa Bangkal dan perumahan Satelit



JUDUL PETA :
RENCANA KEBERADAAN ANGKUTAN BECAK DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 4.1.

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Pusat Kota
- Terminal Arya Wiraraja
- Terminal Giling
- Titik Lokasi Pangkalan Becak

INSERT PETA :

SUMBER PETA : Hasil Rencana

SKALA : 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Permai yang letaknya di Desa Pabian serta perumahan – perumahan lainnya yang letaknya tidak terlayani oleh angkutan umum.

Dari hasil survey yang telah dilakukan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi angkutan umum dapat diketahui bahwa pelayanan yang diberikan oleh angkutan becak berada dalam jarak < 500 meter dan dapat dilihat bahwa sebagian besar masyarakat lebih memilih menggunakan jasa angkutan becak daripada jalan kaki dimana hal tersebut dipengaruhi oleh faktor ekonomi bahwa mereka mempunyai cukup uang dan tidak membuang tenaga untuk berjalan kaki.

4.2.2 Rencana Angkutan Ojek

Ojek juga masih sangat dibutuhkan keberadaannya di wilayah kota Sumenep karena ojek dapat melayani penumpang dengan jarak dekat maupun dengan jarak jauh sekalipun. Oleh karena itu perlu dilakukan suatu pemecahan terhadap ojek agar dapat menjalankan operasinya dengan baik dan tidak menimbulkan konflik baru antara pengemudi ojek dengan pengemudi becak dalam mencari penumpang. Adapun pemecahan atau solusi yang perlu dilakukan terhadap pengemudi ojek tersebut antara lain :

- ✚ Pada pagi hingga sore hari keberadaan ojek yang jumlahnya hanya 32 unit kendaraan dan mungkin akan bertambah sebaiknya ditempatkan di jalan khusus tepatnya jalan menuju asta tinggi yang dijadikan tempat wisata bagi masyarakat kota Sumenep khususnya pada hari libur yang sangat ramai dikunjungi oleh berbagai kalangan masyarakat. Penempatan ojek di jalur ini dapat dimanfaatkan oleh pengunjung atau pejalan kaki karena kondisi jalan menuju tempat tersebut yang menanjak.
- ✚ Pada malam hari keberadaan ojek dapat beroperasi di tempat semula yaitu dekat gapura Terminal Arya Wiraraja karena diatas pukul 24.00 wib, angkutan umum cenderung tidak beroperasi. Keadaan tersebut dapat dimanfaatkan oleh pengemudi ojek untuk mendapatkan penumpang yang turun dari angkutan bus menuju tempat tujuan para penumpang.

tersebut yang termasuk di dalam lingkaran kerja pemerintah
 sebagai salah satu lembaga yang bertanggung jawab
 dalam pelaksanaan pembangunan nasional. Untuk itu
 pemerintah telah menetapkan kebijakan yang bertujuan
 untuk meningkatkan peran swasta dalam pembangunan
 nasional. Kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan
 peran swasta dalam pembangunan nasional. Kebijakan
 ini bertujuan untuk meningkatkan peran swasta
 dalam pembangunan nasional. Kebijakan ini bertujuan
 untuk meningkatkan peran swasta dalam pembangunan
 nasional.

4.1.1. Kerangka Acuan Ekok

Ekok juga memiliki peranan yang signifikan dalam
 pembangunan nasional. Ekok memiliki peranan yang
 signifikan dalam pembangunan nasional. Ekok memiliki
 peranan yang signifikan dalam pembangunan nasional.
 Ekok memiliki peranan yang signifikan dalam
 pembangunan nasional. Ekok memiliki peranan yang
 signifikan dalam pembangunan nasional. Ekok memiliki
 peranan yang signifikan dalam pembangunan nasional.
 Ekok memiliki peranan yang signifikan dalam
 pembangunan nasional. Ekok memiliki peranan yang
 signifikan dalam pembangunan nasional.

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam
 kerangka acuan ekok adalah peran pemerintah. Peran
 pemerintah dalam kerangka acuan ekok adalah
 untuk meningkatkan peran swasta dalam
 pembangunan nasional. Peran pemerintah dalam
 kerangka acuan ekok adalah untuk meningkatkan
 peran swasta dalam pembangunan nasional. Peran
 pemerintah dalam kerangka acuan ekok adalah
 untuk meningkatkan peran swasta dalam
 pembangunan nasional.

Salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam
 kerangka acuan ekok adalah peran pemerintah. Peran
 pemerintah dalam kerangka acuan ekok adalah
 untuk meningkatkan peran swasta dalam
 pembangunan nasional. Peran pemerintah dalam
 kerangka acuan ekok adalah untuk meningkatkan
 peran swasta dalam pembangunan nasional. Peran
 pemerintah dalam kerangka acuan ekok adalah
 untuk meningkatkan peran swasta dalam
 pembangunan nasional.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.2 yaitu peta rencana penempatan angkutan ojek di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

4.2.3 Rencana Angkutan Pedesaan

Hasil analisa yang telah dilakukan terhadap tingkat pelayanan angkutan pedesaan, maka daerah pelayanan angkutan pedesaan harusnya berada di luar lingkup wilayah Kota Sumenep dan untuk itu diperlukan adanya integrasi atau keterpaduan antar angkutan pedesaan dengan angkutan kota.

Angkutan pedesaan tetap dapat menjalankan operasinya karena sangat dibutuhkan oleh masyarakat kota Sumenep dalam melakukan pergerakan menuju ke berbagai wilayah Kecamatan dalam Kabupaten Sumenep sehingga angkutan tersebut juga masih diperbolehkan masuk dalam wilayah Kota Sumenep untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dengan syarat tidak parkir atau mangkal kecuali di terminal yang telah disediakan dan dapat melintas dalam wilayah kota Sumenep sesuai dengan rute atau jalur menuju ke seluruh Kecamatan yang ada di Kabupaten Sumenep berdasarkan trayek atau rute yang telah ditetapkan oleh pihak pemerintah dan berakhir pada sub-sub terminal yang terdapat pada tiap-tiap Kecamatan di wilayah Kabupaten Sumenep, Untuk itu perlu kesadaran bagi para pengemudi angkutan umum pedesaan untuk mematuhi peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh pihak terkait. Rute angkutan pedesaan dapat dilihat pada tabel 4.1 dan peta 4.3 yaitu peta rencana rute atau jalur angkutan pedesaan di wilayah Kabupaten Sumenep dimana hanya jurusan Sumenep menuju ke Kecamatan Kalianget (O), Jurusan Sumenep menuju Kecamatan Pragaan (S), Jurusan Sumenep menuju Kecamatan Tanjung (Q), Jurusan Sumenep menuju Moncek (Q1) dan Jurusan Sumenep menuju Kecamatan Ganding (V) yang dapat melintas di sebagian ruas jalan di wilayah perkotaan Sumenep dengan syarat tidak mangkal di ruas jalan yang dilintasinya dan untuk jurusan yang lain yaitu jurusan Sumenep menuju Kecamatan Ambunten (R) dan jurusan Sumenep menuju Kecamatan Dungkek (P) dan Lombang (P1) hanya memulai rutenya pada sub terminal di tiap-tiap Kecamatan yang ada atau pada sub terminal angkutan kota yang akan direncanakan.

KECAMATAN
MANDING

KECAMATAN
MANDING

KECAMATAN
GAPURA

KECAMATAN
KALIANGET



JUDUL PETA :
**RENCANA KEBERADAAN ANGKUTAN OJEK
DI WILAYAH STUDI**

NO. PETA : 4.2

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Pusat Kota
- Terminal Arya Wiraraja
- Terminal Giling
- Titik Lokasi Pangkalan Ojek

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Rencana

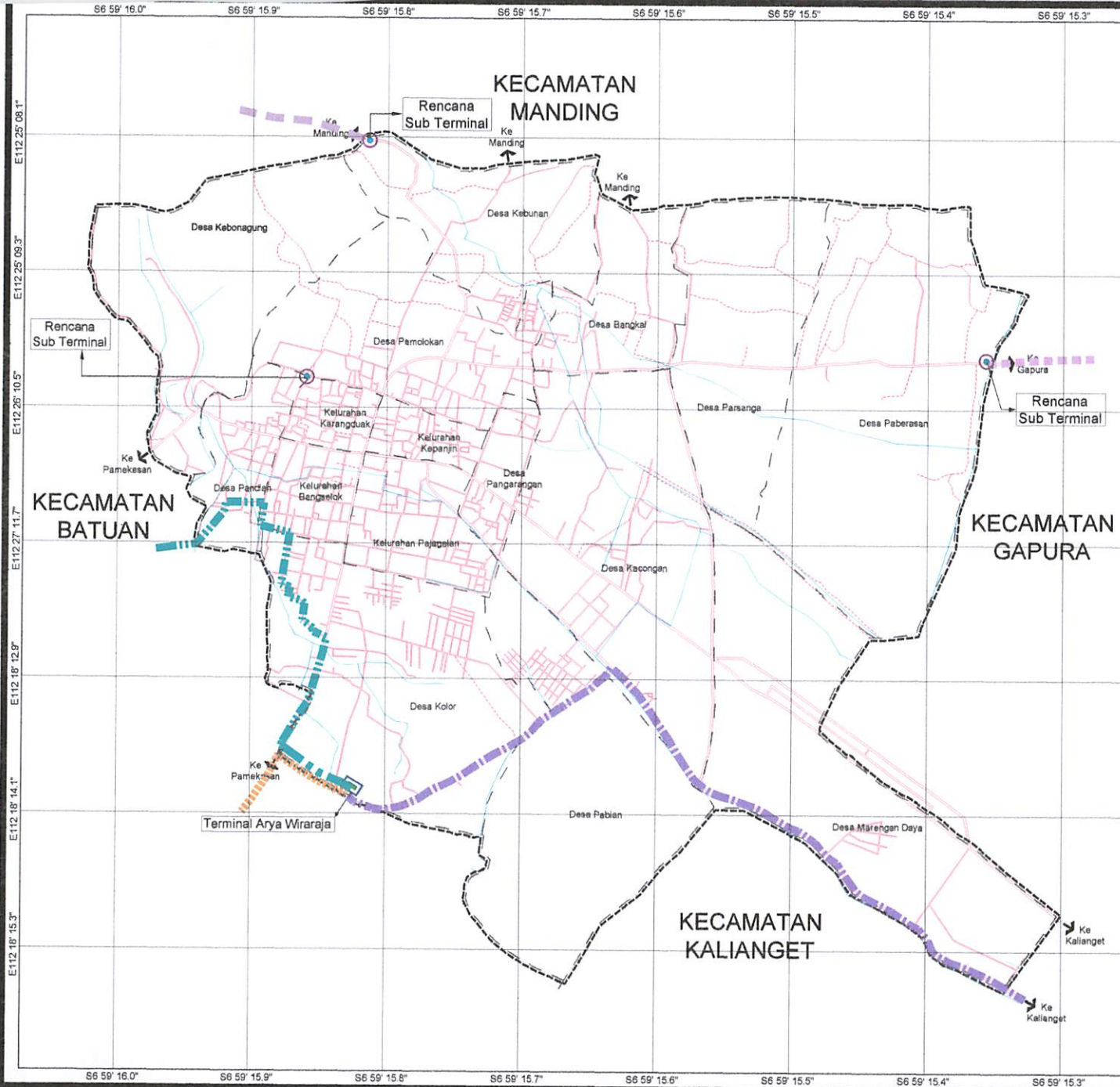
SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

E 112 25 08.1"
E 112 25 09.3"
E 112 25 10.5"
E 112 27 11.7"
E 112 18 12.9"
E 112 18 14.1"
E 112 18 15.3"

S 6 59 16.0" S 6 59 15.9" S 6 59 15.8" S 6 59 15.7" S 6 59 15.6" S 6 59 15.5" S 6 59 15.4" S 6 59 15.3"



JUDUL PETA :
**RENCANA RUTE ANGKUTAN PEDESAAN
 DI WILAYAH STUDI**

NO. PETA :
 4.3.

- LEGENDA :**
- Batas Kecamatan
 - Batas Desa
 - Batas Wilayah Perencanaan
 - Jalan Aspal
 - Jalan Makadam
 - Sungai
 - Makam
 - Terminal Arya Wiraraja
 - Sub Terminal
 - Jalur Sumenep - Kalianget (O)
 - Jalur Sumenep - Pragaan (S)
 - Jalur Sumenep - Ambunten (R)
 - Jalur Sumenep - Dungkek (P)
 - Jalur Sumenep - Lombang (P1)
 - Jalur Sumenep - Tanjung (Q)
 - Jalur Sumenep - Moncek (Q1)
 - Jalur Sumenep - Ganding (V)



SUMBER PETA:
 Hasil Rencana

SKALA:
 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
 WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009

Tabel 4.1
Jalur/Trayek Angkutan Pedesaan
Tahun 2007

No	Trayek / Jurusan	Kode	Armada Aktif (Unit)	Lintasan/Rute Yang Dilalui
1.	Sumenep - Kalianget	0	31	Terminal baru di Desa Marengan Daya - Jl. Bromo - Jl Raya Marengan – Kalianget - Terminal Kalianget (PP)
2.	Sumenep - Gapura – Batang-Batang - Dungkek	P	83	Terminal Baru Desa Paberasan Menuju terminal Dungkek (PP)
3.	Sumenep – Batang-Batang - Lombang	P.1	9	Terminal baru di Desa Kebunan menuju Kecamatan Batang-batang (PP)
4.	Sumenep – Tanjung	Q	15	Terminal Arya Wiraraja menuju terminal angkutan umum pedesaan Kota Pamekasan (PP)
5.	Sumenep – Bluto - Moncek	Q.1	20	Terminal Arya Wiraraja menuju Kecamatan Bluto (PP)
6.	Sumenep - Rubaru - Ambunten	R.1	35	Terminal Lenteng - Kecamatan Rubaru menuju Kecamatan Ambunten (PP)
7.	Sumenep – Guluk-Guluk - Pragaan	S	85	Terminal Lenteng menuju Terminal Pragaan (PP)
8.	Sumenep – Saronggi – Ganding	V	6	Terminal Arya Wiraraja menuju Terminal Ganding (PP)
	Jumlah		284	

Sumber : Hasil Kajian

4.3 Rencana Rute Angkutan Kota Berdasarkan Jumlah Armada di Wilayah Kecamatan Kota Sumenep

Berdasarkan atas hasil analisa terhadap jumlah penentuan jumlah armada angkutan kota maka dapat pula diketahui jumlah rute yang akan direncanakan. Yang menjadi dasar dalam penentuan rute angkutan kota adalah kesamaan gunalahan yang berpotensi sebagai zona bangkitan dan zona tarikan dan berdasarkan penyebaran jumlah penduduk dimana dasar kedua penentuan tersebut tersebut nantinya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi maupun pertumbuhan transportasi yang tiap tahun semakin berkembang. Faktor yang perlu diperhatikan dalam penentuan rute angkutan kota antara lain :

Tabel 3.1
 Jumlah Peserta Didik dan Jumlah Guru
 Tahun 2007

No	Tipe Sekolah	Jumlah Guru (G)	Jumlah Siswa (S)
1	SD - Kandang	1	15
2	SD - Kandang - Gunung	2	10
3	SD - Kandang - Kandang	3	20
4	SD - Kandang	4	15
5	SD - Kandang - Gunung	5	20
6	SD - Kandang - Kandang	6	25
7	SD - Kandang - Kandang	7	30
	Jumlah	27	170

Sumber: Hasil Riset

3.1.1. Jumlah Guru dan Siswa pada Sekolah Dasar di Kecamatan Kandang

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa jumlah guru dan siswa pada Sekolah Dasar di Kecamatan Kandang tahun 2007 adalah 27 orang guru dan 170 siswa. Jumlah guru dan siswa tersebut terdistribusi di 7 Sekolah Dasar yang tersebar di 7 Desa. Jumlah guru dan siswa tersebut terdistribusi di 7 Sekolah Dasar yang tersebar di 7 Desa. Jumlah guru dan siswa tersebut terdistribusi di 7 Sekolah Dasar yang tersebar di 7 Desa.

1. Ruas jalan yang dilewati langsung berhubungan dengan Terminal Kota Sumenep yaitu Terminal Arya Wiraraja yang letaknya di Desa Kolor maupun usulan terminal baru yang rencananya akan ditempatkan di Desa Pamolokan, Desa Kebunan dan Desa Paberasan. Keberadaan terminal tersebut sebagai awal dan akhir pergerakan angkutan kota dan juga merupakan areal yang dapat digunakan untuk parkir dan menunggu para penumpang angkutan umum.
2. Ruas jalan yang dipilih harus dapat dilalui oleh kawasan-kawasan strategis pelayanan kota contohnya Bandar udara, kawasan pariwisata atau rekreasi dimana kawasan tersebut memiliki potensi penumpang yang cukup tinggi sehingga direncanakan dengan pemilihan rute ini dapat meningkatkan pelayanan transportasi yang ada dan juga dapat meningkatkan segi sosial ekonomi yang dapat meningkatkan pendapatan para pengemudi angkutan umum yang ada dan rute yang dipilih dapat mengoptimalkan pola pergerakan masyarakat pada titik-titik aktivitas pergerakan masyarakat yang tersebar di empat zona dalam wilayah Kecamatan Kota Sumenep.
3. Ruas jalan yang dipilih harus dapat mempertimbangkan skala ekonomis pelayanan angkutan kota dimana tiap rute yang akan direncanakan nanti harus dapat menentukan rute mana yang paling banyak jumlahnya berdasarkan ketentuan no 1 dan 2 diatas.

Berdasarkan atas ketiga faktor diatas, maka untuk rute atau jalur angkutan kota yang akan direncanakan adalah dengan membagi 5 rute dimana penentuan rute tersebut berdasarkan kesamaan guna lahan/kondisi eksisting dan penyebaran jumlah penduduk. Tabel 4.2 berikut akan menguraikan tentang lintasan ruas jalan yang akan dilalui oleh masing-masing rute angkutan kota.

Tabel 4.2
Rute I Angkutan Kota

Rencana Rute	Lintasan Yang Dilalui
I	Rute berangkat : Terminal Arya Wiraraja - Jl. Arya Wiraraja - Jl. Trunojoyo - Jl. KH. Wahid Hasyim - Jl. KH Zainal Arifin - Jl Pahlawan - Sub Terminal Desa Pamolokan. Rute Kembali : Sub Terminal Desa Pamolokan - Jl. Pahlawan - Jl. KH. Zainal Arifin - Jl. KH. Wahid Hasyim - Jl. Trunojoyo - Jl. Arya Wiraraja - Terminal Arya Wiraraja.

Sumber : Hasil Rencana

Tabel 4.3
Rute II Angkutan Kota

Rencana Rute	Lintasan Yang Dilalui
II	Rute berangkat : Terminal Arya Wiraraja - Jl Lingkar 1 - Jl Urip Sumoharjo - Jl. MH Tamrin - Jl. KH Agus Salim - Jl. Kartini - Jl Pahlawan - Sub Terminal. Rute Kembali : Sub Terminal - Jl. Pahlawan - Jl. Kartini - Jl. KH Agus Salim - Jl. MH Tamrin - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Lingkar 1 - Terminal Arya Wiraraja.

Sumber : Hasil Rencana

Kedua rute tersebut diatas ditentukan berdasarkan atas pola penggunaan lahan dimana pada daerah rute I dan rute II terdapat banyak fasilitas perdagangan dan jasa serta fasilitas perkantoran sehingga banyak masyarakat di wilayah kota sumenep melakukan pergerakan menuju daerah tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.4 rencana rute I dan peta 4.5 rencana rute II angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Tabel 4.4
Rute III Angkutan Kota

Rencana Rute	Lintasan Yang Dilalui
III	Rute berangkat : Terminal Arya Wiraraja - Jl. Lingkar 1 - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Raya Marengan - Jl. Simpang Raya Kalianget - Jl Bandar Udara Trunujoyo - Jl. Raya Tugur Nusi Kalimo'ok - Jl. KH Mansyur - Jl. KH Agus Salim - Jl. Raya Bangkal menuju usulan Terminal baru tipe C di Desa Paberasan. Rute kembali : Jl. Raya Bangkal - Jl. KH. Agus Salim - Jl. KH. Mansyur - Jl. Tugur Nusi Kalimo'ok - Jl. Bromo - Jl Raya Marengan - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Lingkar 1 - Terminal Arya Wiraraja.

Sumber : Hasil Rencana

Table 1.3
Ruang / Ruang Lingkup

Ruang Lingkup	Isi
I	Ruang Lingkup : Ruang Lingkup - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim

Sumber : Hasil Riset

Table 1.4
Ruang II Analisis

Ruang Lingkup	Isi
II	Ruang Lingkup : Ruang Lingkup - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim

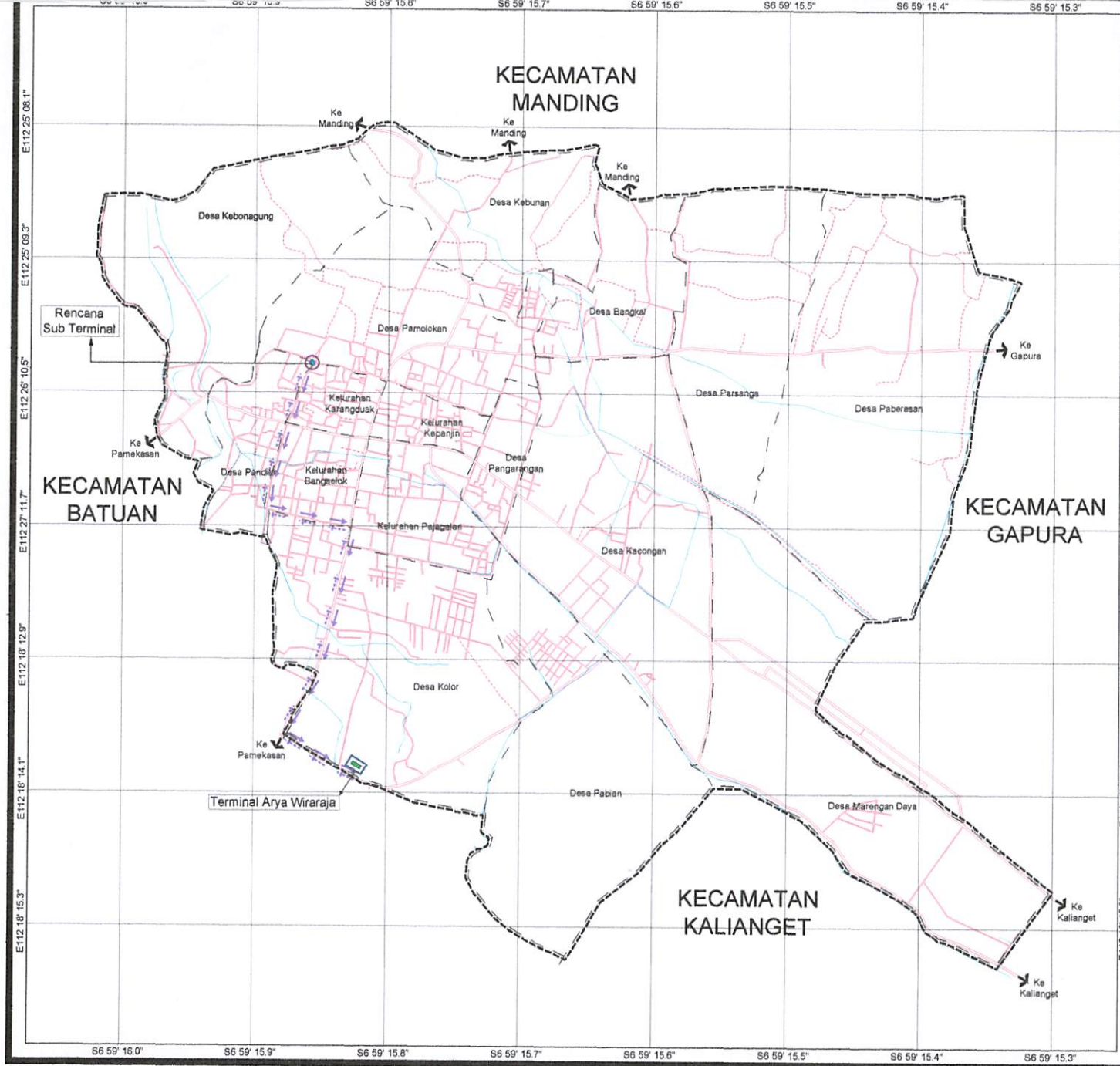
Sumber : Hasil Riset

Kelompok ini terdapat dalam penelitian berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada daerah ini I dan ruang II terdapat banyak fasilitas pendidikan dan jasa serta fasilitas kesehatan sehingga banyak masyarakat di wilayah ini yang merasa terdapat perbedaan antara daerah tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada foto 1.4 dan foto 1.5 berikut ini. Hal ini dapat dilihat dari wilayah Kecamatan Kota Sempu.

Table 1.5
Ruang III Analisis

Ruang Lingkup	Isi
III	Ruang Lingkup : Ruang Lingkup - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim - H. Agus Salim

Sumber : Hasil Riset



JUDUL PETA:
RENCANA RUTE I ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH STUDI

NO. PETA: 4.4

LEGENDA:

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Makam
- Terminal Arya Wiraraja
- Sub Terminal
- Jalur Angkutan

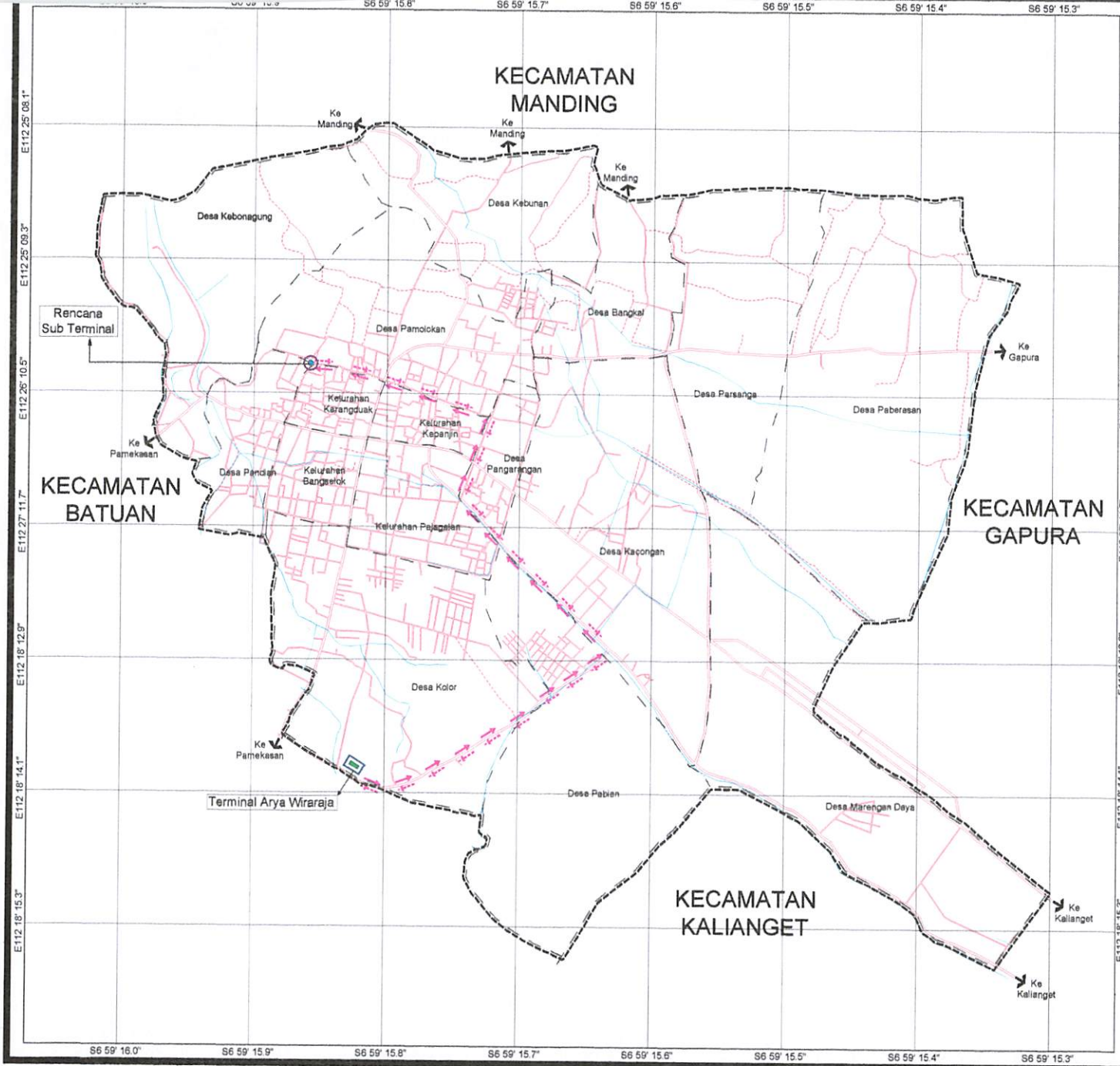
INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Rencana

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



JUDUL PETA :
RENCANA RUTE II ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 4.5

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Terminal Arya Wiraraja
- Sub Terminal
- Jalur Angkutan

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Rencana

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Pada rencana rute III memiliki potensi penumpang sedang dibandingkan dengan rencana rute I dan rute II karena tidak semua pada ruas jalan di dominasi oleh fasilitas yang dapat menimbulkan besarnya pergerakan masyarakat untuk melakukan aktifitas contohnya pada ruas jalan Lingkar 1, Jl Bromo, Jl Tugur Nusi Kalimo'ok dimana pola penggunaan lahannya di dominasi oleh tanah kosong atau areal pertanian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.6 peta rencana rute III angkutan kota di wilayah Kecamatan Kota Sumenep.

Tabel 4.5
Rute IV Angkutan Kota

Rencana Rute	Lintasan Yang Dilalui
IV	Rute berangkat : Usulan terminal baru tipe C - Jl. Raya Kebunan - Jl. Imam Bonjol - Jl. KH Agus Salim - Jl. KH Mansyur - Jl. Tugur Nusi - Jl. Pasar Pao - Jl. Raya Bangkal-Paberasan - Usulan terminal baru di Desa Paberasan Rute kembali : Terminal baru Desa Paberasan - Jl Raya Bangkal-Paberasan - Jl. Pasar Pao - Jl. Tugur Nusi - Jl. KH Mansyur - Jl. KH Agus salim - Jl Imam Bonjol - Jl Raya Kebunan.

Sumber : Hasil Survey

Pada rencana rute 4 memiliki volume kendaraan yang tinggi di tiap-tiap ruas jalan yang ada dimana dominasi penggunaan lahan yang dilalui oleh trayek ini adala terdapatnya fasilitas permukiman, fasilitas perdagangan dan jasa yang menimbulkan bangkitan dan tarikan pergerakan sehingga meningkatkan potensi penumpang yang sangat tinggi dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.7 rencana rute IV angkutan kota di wilayah kota Sumenep.

Tabel 4.6
Jalur Rute V Angkutan Kota

Rencana Rute	Lintasan Yang Dilalui
V	Rute berangkat : usulan terminal baru tipe C di Desa Kebunan - Jl. Raya Kebunan - Jl. Imam Bonjol - Jl. KH Agus Salim - Jl. Kartini - Jl. Pahlawan - Jl. Diponegoro - Jl. Panglima Sudirman - Jl Hos Cokro Aminoto - Jl. Lontar - Jl Dr Cipto - Jl. Trunojoyo - Jl. KH Sajad - Jl KH Zainal Arifin - Jl Teungku Umar - Jl. Raya Sumenep Lenteng-Terminal Lenteng Rute Kembali : Terminal Lenteng - Jl. Raya Lenteng - Jl Teungku Umar - Jl KH Zainal Arifin - Jl KH Sajad - Jl.

Untuk keperluan ini, diperlukan prosedur pengumpulan data yang sistematis dan terencana. Hal ini bertujuan untuk memperoleh informasi yang akurat dan valid mengenai perilaku yang diteliti. Dengan menggunakan metode pengumpulan data yang tepat, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang jelas mengenai perilaku yang diteliti. Selain itu, diperlukan pula prosedur yang jelas dalam hal pengolahan dan analisis data yang diperoleh. Hal ini bertujuan untuk memperoleh informasi yang akurat dan valid mengenai perilaku yang diteliti. Dengan menggunakan metode pengolahan dan analisis data yang tepat, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang jelas mengenai perilaku yang diteliti.

III. Analisis data dan pembahasan hasil penelitian.

Tabel 3.3

Hasil Uji Tindakan Kelas

No	Uraian Tindakan	Skor
1	Menyampaikan salam dan berdoa	100
2	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
3	Menyampaikan tujuan pembelajaran	100
4	Mengaitkan perhatian siswa	100
5	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
6	Mengaitkan perhatian siswa	100
7	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
8	Mengaitkan perhatian siswa	100
9	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
10	Mengaitkan perhatian siswa	100
11	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
12	Mengaitkan perhatian siswa	100
13	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
14	Mengaitkan perhatian siswa	100
15	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
16	Mengaitkan perhatian siswa	100
17	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
18	Mengaitkan perhatian siswa	100
19	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
20	Mengaitkan perhatian siswa	100
21	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
22	Mengaitkan perhatian siswa	100
23	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
24	Mengaitkan perhatian siswa	100
25	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
26	Mengaitkan perhatian siswa	100
27	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
28	Mengaitkan perhatian siswa	100
29	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
30	Mengaitkan perhatian siswa	100

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tindakan kelas yang dilakukan oleh guru telah memenuhi kriteria yang ditetapkan. Hal ini dapat dilihat dari skor yang diperoleh guru yang selalu mencapai 100. Hal ini menunjukkan bahwa tindakan kelas yang dilakukan oleh guru telah memenuhi kriteria yang ditetapkan. Hal ini dapat dilihat dari skor yang diperoleh guru yang selalu mencapai 100. Hal ini menunjukkan bahwa tindakan kelas yang dilakukan oleh guru telah memenuhi kriteria yang ditetapkan. Hal ini dapat dilihat dari skor yang diperoleh guru yang selalu mencapai 100.

IV. Kesimpulan dan saran.

Tabel 3.4

Hasil Uji Tindakan Kelas

No	Uraian Tindakan	Skor
1	Menyampaikan salam dan berdoa	100
2	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
3	Menyampaikan tujuan pembelajaran	100
4	Mengaitkan perhatian siswa	100
5	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
6	Mengaitkan perhatian siswa	100
7	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
8	Mengaitkan perhatian siswa	100
9	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
10	Mengaitkan perhatian siswa	100
11	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
12	Mengaitkan perhatian siswa	100
13	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
14	Mengaitkan perhatian siswa	100
15	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
16	Mengaitkan perhatian siswa	100
17	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
18	Mengaitkan perhatian siswa	100
19	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
20	Mengaitkan perhatian siswa	100
21	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
22	Mengaitkan perhatian siswa	100
23	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
24	Mengaitkan perhatian siswa	100
25	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
26	Mengaitkan perhatian siswa	100
27	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
28	Mengaitkan perhatian siswa	100
29	Mengaitkan pengetahuan awal siswa	100
30	Mengaitkan perhatian siswa	100

Rencana Rute	Lintasan Yang Dilalui
	Trunojoyo - Jl Dr Cipto - Jl. Lontar - Jl Hos Cokro Aminoto - Jl. Panglima Sudirman - Jl. Dipenogoro - Jl. Pahlawan - Jl. Kartini - Jl.KH Masyur - Jl. Imam Bonjol - Jl. Raya Kebunan – Usulan terminal baru.

Sumber : Hasil Rencana

Pada rencana rute 5 memiliki volume kendaraan dan potensi penumpang yang cukup tinggi dimana pola penggunaan lahan yang ada pada rute 4 ini antara lain terdapat kawasan perumahan, kawasan permukiman penduduk, fasilitas pendidikan, fasilitas perdagangan dan jasa. Lintasan atau ruas jalan yang dilalui oleh angkutan kota tersebut merupakan jalan utama dari dan menuju pusat kota Sumenep. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.8 rencana rute V serta peta 4.9 rute angkutan kota yang melintas di wilayah Kecamatan Kota Sumenep dimana jalan yang tidak dilalui oleh angkutan kota tersebut merupakan daerah atau kawasan operasional angkutan becak dalam menaikkan dan menurunkan para penumpang.










4.4 Rencana Penambahan Fasilitas Penunjang Angkutan Kota

Sesuai dengan strategi pengembangan fungsi dan peranan kota yaitu untuk meningkatkan mobilisasi kota dengan mengembangkan fasilitas transportasi baik sarana maupun prasarana yang lebih baik dari sebelumnya sehingga dapat mengakomodasikan seluruh kegiatan penduduk kota dan sekitarnya serta berdasarkan kebijaksanaan sistem transportasi yaitu pengembangan fasilitas penunjang transportasi sistem transportasi yang dilakukan melalui pengembangan terminal baik lokal maupun regional, pengembangan tempat-tempat pemberhentian sementara atau halte dan lain sebagainya dan pengembangan jaringan jalan yang dilakukan melalui peningkatan konstruksi jaringan jalan yang ada misalnya jalan tanah dan jalan batu ditingkatkan menjadi jalan aspal, pelebaran jalan dan lain sebagainya.


Berdasarkan atas kebijaksanaan tersebut dan berdasarkan atas tinjauan atau pengamatan yang telah dilakukan di wilayah studi, maka perlu adanya

JUDUL PETA :
RENCANA RUTE III ANGKUTAN KOTA
DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 4.6


- LEGENDA :**
-  Batas Kecamatan
 -  Batas Desa
 -  Batas Wilayah Perencanaan
 -  Jalan Aspal
 -  Jalan Makadam
 -  Sungai
 -  Terminal Arya Wiraraja
 -  Sub Terminal
 -  Jalur Angkutan

INSERT PETA:



SUMBER PETA: Hasil Rencana

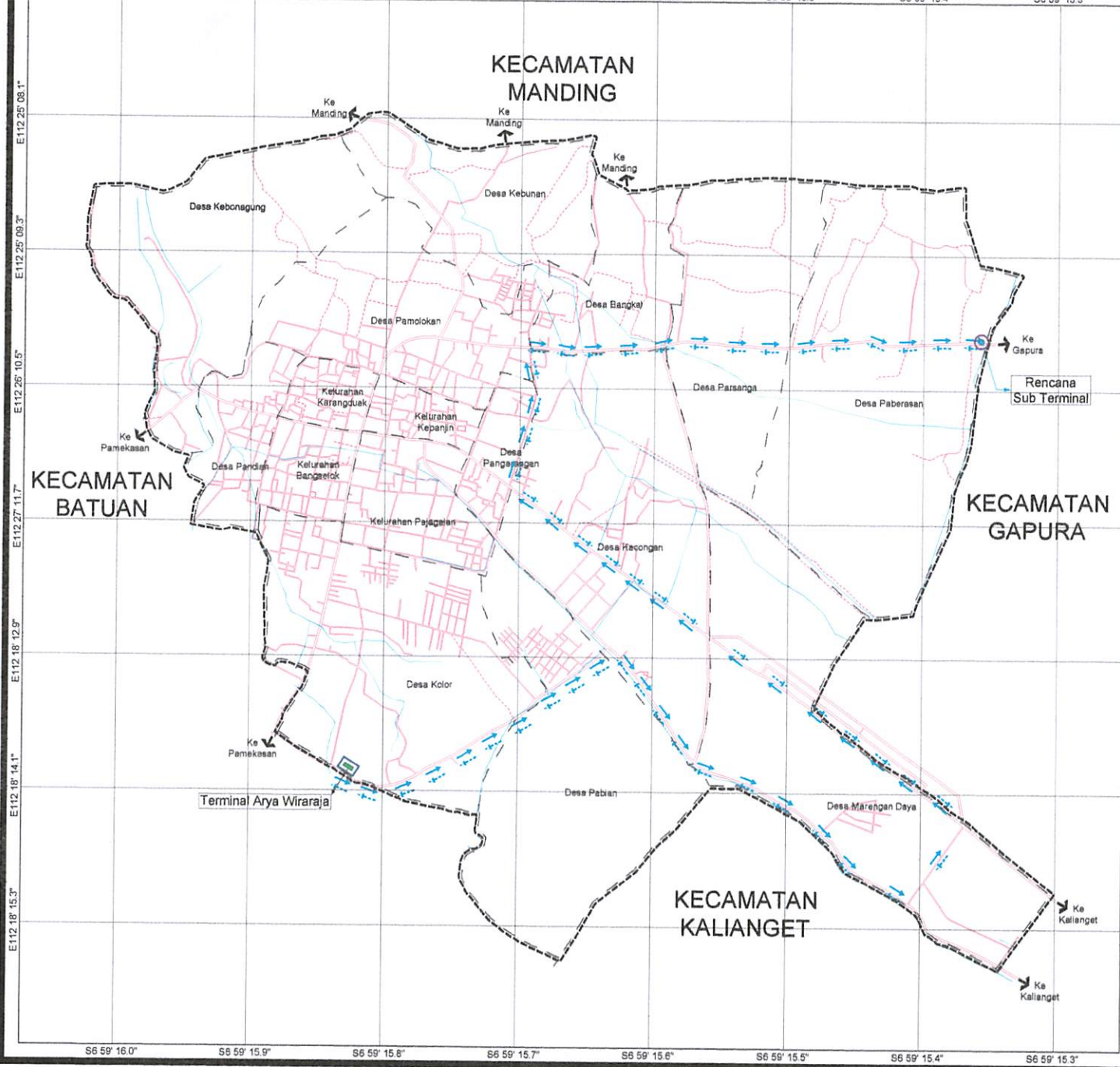
SKALA: 1 : 45.000

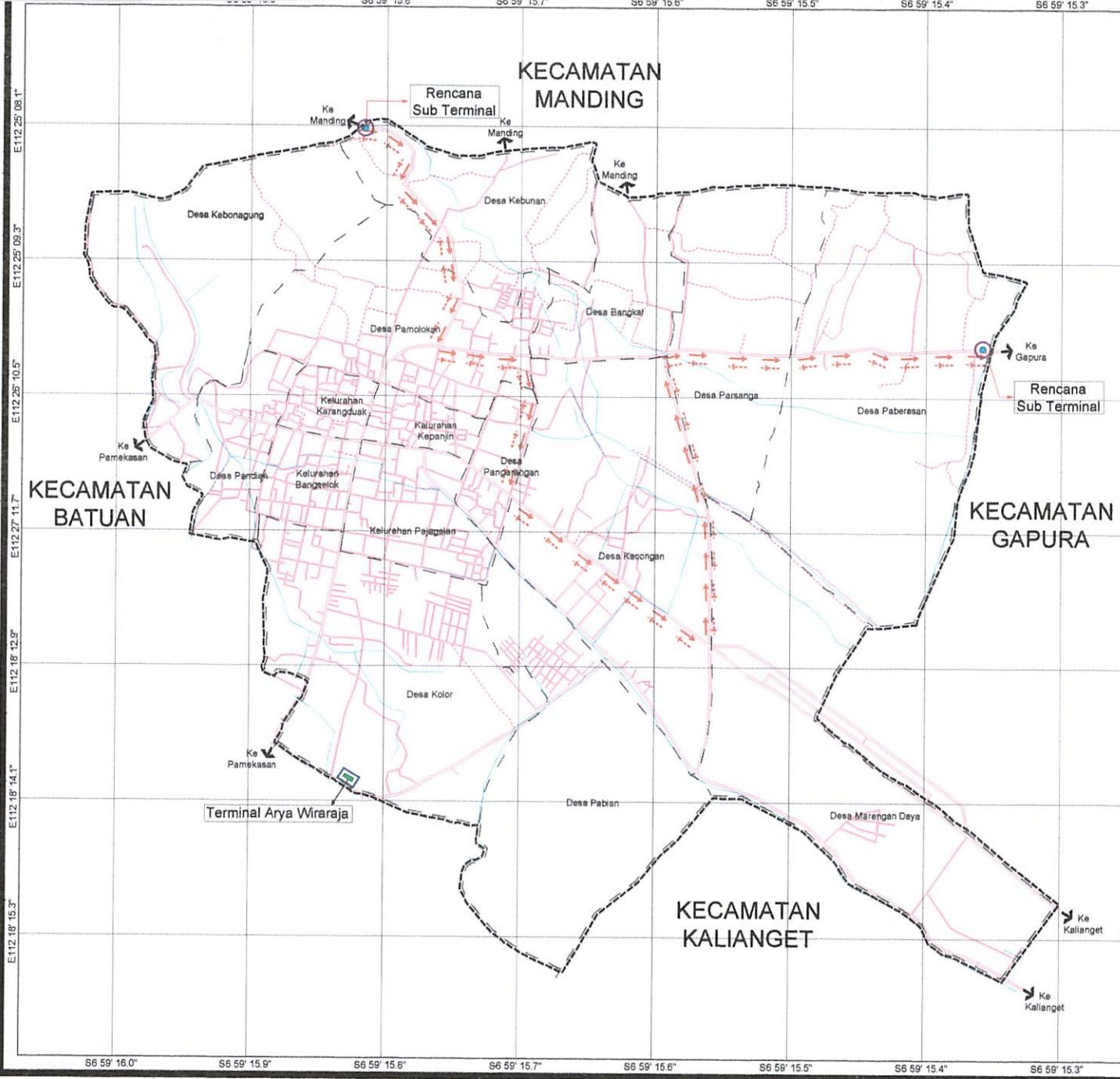


RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009





JUDUL PETA :
RENCANA RUTE IV ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 4.7.

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Terminal Arya Wiraraja
- Sub Terminal
- Jalur Angkutan

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Rencana










SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

JUDUL PETA :
**RENCANA RUTE V ANGKUTAN KOTA
DI WILAYAH STUDI**


NO. PETA :
4.8.

- LEGENDA :
-  Batas Kecamatan
 -  Batas Desa
 -  Batas Wilayah Perencanaan
 -  Jalan Aspal
 -  Jalan Makadam
 -  Sungai
 -  Terminal Arya Wiraraja
 -  Sub Terminal
 -  Rute Angkutan Kota



SUMBER PETA: Hasil Rencana

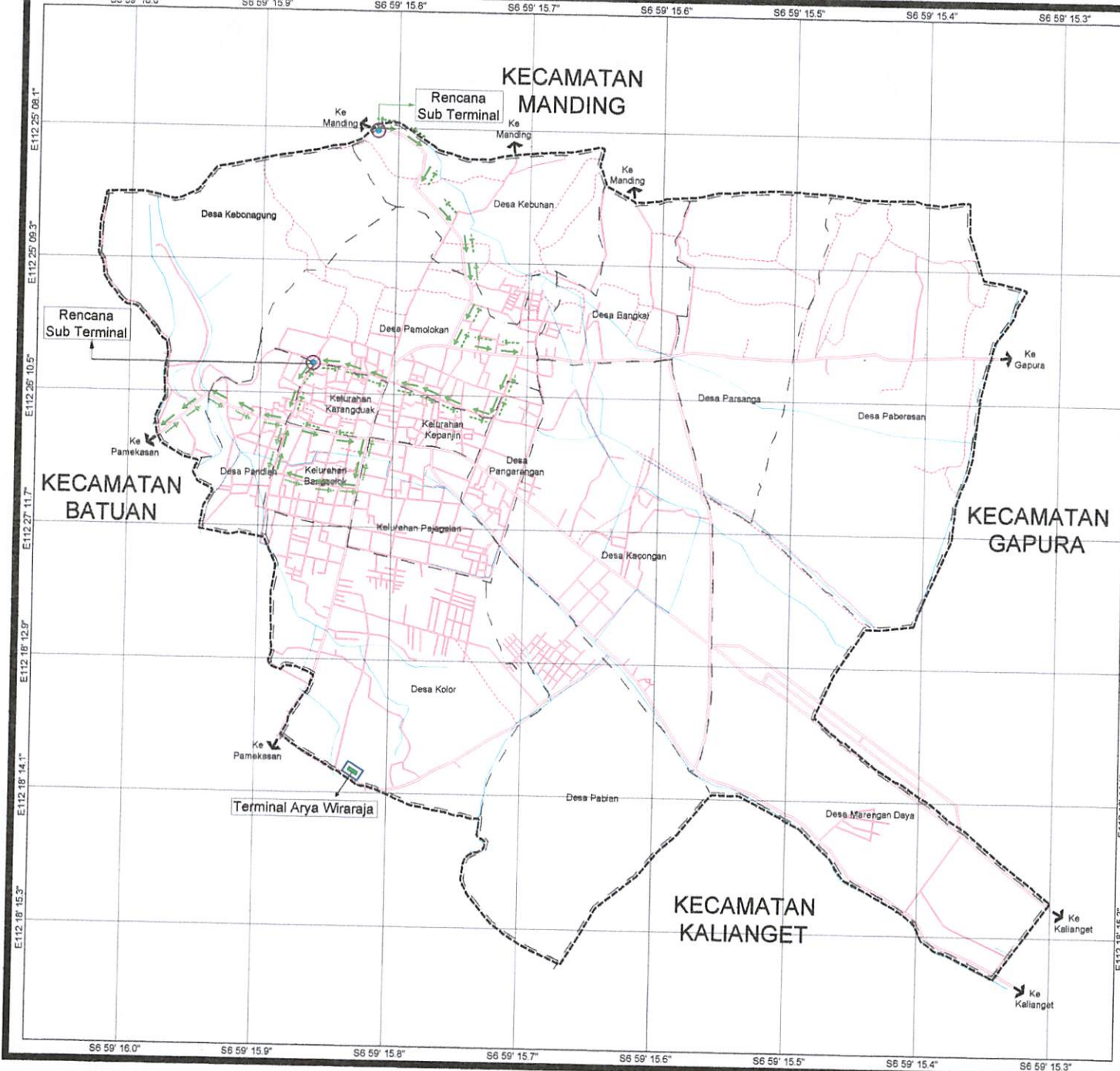
SKALA:
1 : 45.000

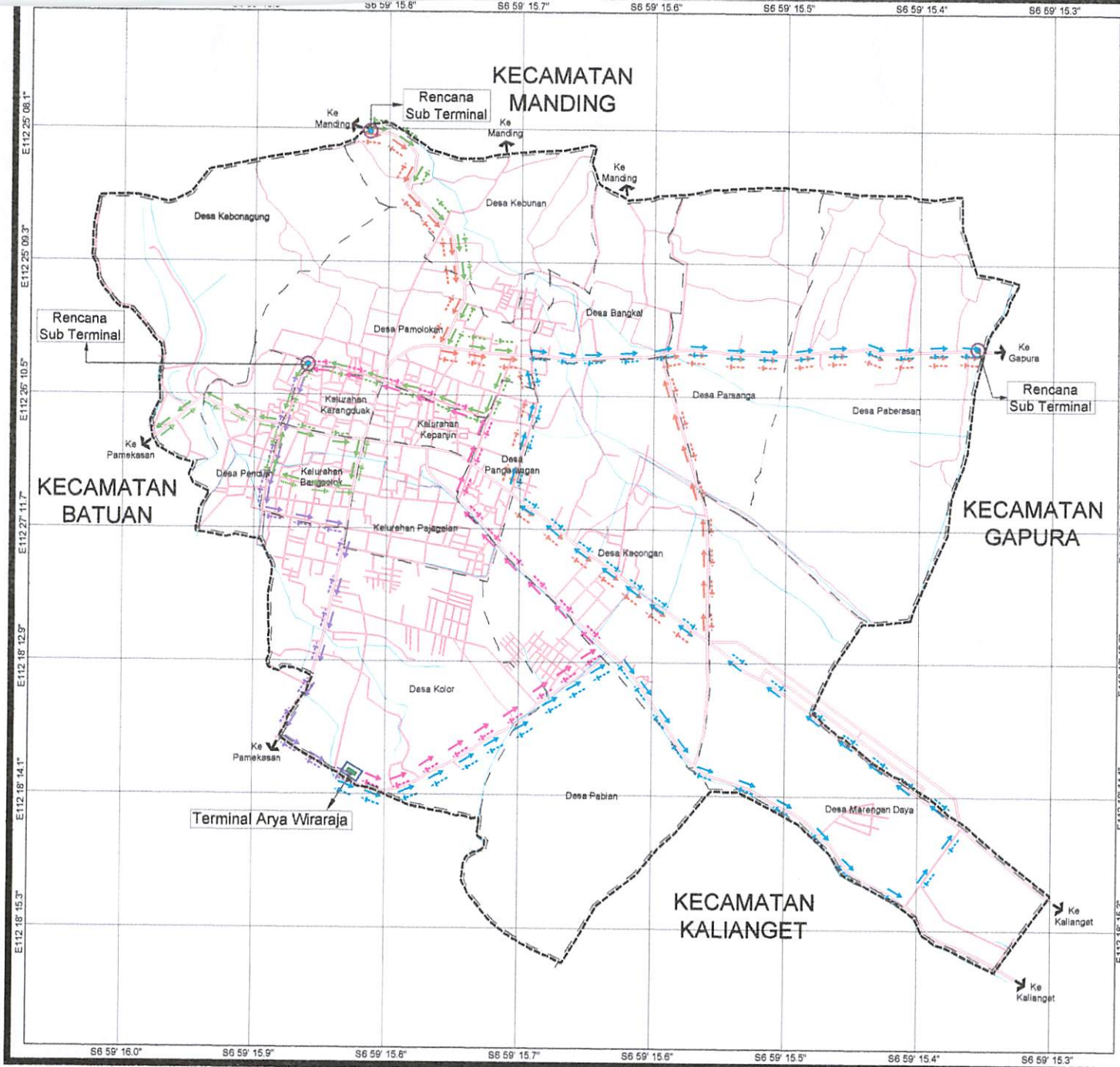


RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009





JUDUL PETA :
RENCANA RUTE ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 49

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Batas Wilayah Perencanaan
- Jalan Aspal
- Jalan Makadam
- Sungai
- Terminal Arya Wiraraja
- Sub Terminal
- Rute Angkutan Kota I
- Rute Angkutan Kota II
- Rute Angkutan Kota III
- Rute Angkutan Jalur IV
- Rute Angkutan Jalur V

INSERT PETA:

SUMBER PETA: Hasil Rencana

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI WILAYAH KECAMATAN KOTA SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

pengembangan terhadap fasilitas penunjang angkutan umum yang berupa penambahan halte yang rencananya akan ditempatkan pada kawasan-kawasan yang mempunyai aktivitas pergerakan penduduk yang tinggi, rambu-rambu jalan, lampu penerang jalan di beberapa ruas jalan yang lintasannya akan dilalui oleh angkutan umum baik itu angkutan kota, ojek, becak maupun angkutan pedesaan dan untuk penambahan fasilitas transportasi penunjang angkutan umum atau peningkatan jaringan jalan akan dijabarkan pada tabel 4.7. dan peta 4.10 yaitu peta rencana penambahan fasilitas penunjang transportasi angkutan kota di wilayah kota sumenep yang berupa rencana sub terminal baru untuk angkutan kota dan penambahan beberapa halte di ruas jalan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk tinggi.

Tabel 4.7
Rencana Rute I dan Rute II Angkutan Kota
Berdasarkan Pola Potensi dan Permasalahan Pada Ruas Jalan Yang Ada
di Wilayah Perkotaan Sumenep

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
1.	Jl Arya Wiraraja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat terminal angkutan umum ▪ Ruas jalan relative lebar ▪ Potensi penumpang tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya sarana dan prasarana lalu lintas seperti larangan parkir. ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berjualan para PKL ▪ Terdapat tempat mangkal angkutan umum becak di pertigaan Jl. Trunojoyo dan Jl. Arya Wiraraja dan badan jalan/Gapura Jl Arya Wiraraja ▪ Angkutan Umum Bus sering mangkal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di simpang jalan tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL agar berjualan ditempat yang sudah disediakan yaitu di dalam terminal Arya Wiraraja. ▪ Penataan dan penertiban bagi para pengemudi angkutan umum becak maupun angkutan bus agar tidak parkir di tempat yang dapat mengganggu kelancaran transportasi lainnya.
2.	Jl. Trunojoyo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Ruas jalan relative lebar ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Volume kendaraan sangat tinggi ▪ Kondisi perkerasan jalan sangat baik ▪ Terdapat halte 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berjualan ▪ Banyak kendaraan yang parkir di badan jalan ▪ Kurangnya rambu-rambu lalu lintas ▪ Adanya terminal bayangan yang digunakan oleh pengemudi angkutan pedesaan untuk menunggu penumpang. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL agar berjualan ditempat yang sudah disediakan ▪ Perlu penambahan halte dan penambahan rambu-rambu lalu lintas karena pada ruas jalan ini karena pada ruas jalan ini hanya terdapat satu halte yaitu tepatnya di depan gapura terminal Arya Wiraraja. ▪ Penertiban angkutan pedesaan yang ada pada terminal bayangan dengan menata kembali lokasi terminal bayangan tersebut agar dijadikan halte.

Daftar Isi
Daftar Isi
Daftar Isi
Daftar Isi
Daftar Isi

No	Kategori	Judul	Halaman
1	<ul style="list-style-type: none"> • Latar belakang • Tujuan • Manfaat • Ruang lingkup • Sistematika penulisan 	<ul style="list-style-type: none"> • Latar belakang • Tujuan • Manfaat • Ruang lingkup • Sistematika penulisan 	1
2	<ul style="list-style-type: none"> • Pengertian • Fungsi • Tujuan • Manfaat • Ruang lingkup • Sistematika penulisan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pengertian • Fungsi • Tujuan • Manfaat • Ruang lingkup • Sistematika penulisan 	2

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
3.	Jl.KH Wahid Hasyim	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Terdapat permukiman penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berdagang para PKL. ▪ Banyak kendaraan yang parkir dengan menggunakan badan jalan ▪ Terdapat beberapa angkutan umum pedesaan yang parkir di badan jalan untuk menunggu penumpang ▪ Jalan agak sempit ▪ Sering menimbulkan kecelakaan di persimpangan Jl Kh wahid hasyim dan Jl. Kh Zainal Arifin. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL ▪ Perlu pelebaran jalan atau disediakan lahan agar kendaraan dapat parkir dengan benar ▪ Perlu disediakan halte. ▪ Perlu adanya marka jalan agar kendaraan dalam berlalu intas di kawasan ini dapat teratur ▪ Perlu penambahan rambu lalu lintas
4.	Jl KH Zainal Arifin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Potensi penumpang cukup tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berdagang ▪ Banyak kendaraan yang parkir dengan menggunakan badan jalan ▪ Terdapat beberapa angkutan umum pedesaan yang parkir di badan jalan untuk menunggu penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL ▪ Perlu pelebaran jalan atau disediakan lahan khusus untuk parkir kendaraan agar kendaraan dapat parkir dengan benar ▪ Penertiban bagi pengemudi angkutan umum pedesaan untuk tidak parkir di sepanjang jalan ini.
5.	Jl. Pahlawan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi ▪ Ruas jalan relative lebar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berdagang para PKL. ▪ Banyak kendaraan yang parkir dengan menggunakan badan jalan ▪ Terdapat beberapa angkutan umum pedesaan yang parkir di badan jalan untuk menunggu penumpang ▪ Rawan kecelakaan di persimpangan (Simpang 3) taman makam 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL ▪ Perlu pelebaran jalan atau disediakan lahan agar kendaraan dapat parkir dengan benar ▪ Perlu adanya marka jalan agar kendaraan dalam berlalu intas di kawasan ini dapat teratur ▪ Perlu penambahan rambu lalu lintas

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
			pahlawan	
6.	Jl Kartini	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat pertokoan ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya sarana dan prasarana lalu lintas seperti larangan parkir; ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir ▪ Ruas jalan kurang lebar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Penataan parkir kendaraan
7.	Jl.KH Agus Salim	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi khususnya para pelajar ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Terdapat beberapa pertokoan ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Angkutan umum pedesaan banyak mangkal di badan jalan untuk menunggu penumpang ▪ Kendaraan banyak yang parkir dengan menggunakan badan jalan sehingga kadang menimbulkan kemacetan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penataan parkir ▪ Penertiban angkutan umum pedesaan ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Perlu disediakan halte
8.	Jl. MH Thamrin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang sedang ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Terdapat beberapa pertokoan ▪ Volume kendaraan sedang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Kendaraan banyak yang parkir dengan menggunakan badan jalan ▪ Penggunaan badan jalan digunakan sebagai tempat berjualan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penataan parkir ▪ Penataan bagi para pedagang yang berjualan dengan menggunakan badan jalan ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Perlu disediakan halte
9.	Jl.Urip Sumoharjo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang khususnya pelajar cukup tinggi ▪ Ruas jalan cukup lebar ▪ Kondisi perkerasan jalan sangat baik ▪ Terdapat kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pada persimpangan Jalan Urip Sumoharjo-Jalan Payudan Timur (simpang 3) yang merupakan keramaian pada jam berangkat dan pulang sekolah tidak terdapat traffic light sehingga pada lokasi tersebut rawan terjadi kecelakaan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas khususnya traffic light ▪ Penambahan halte ▪ Perlu disediakan zebra cross di sekitar simpang 3 Jl Urip Sumoharjo dan Jl. Payudan Timur dan Jl Payudan Tengah. ▪ Penertiban kepada para pengemudi

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
		perkantoran pemerintahan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat kawasan pendidikan ▪ Terdapat 1 halte ▪ Terdapat permukiman dan perumahan penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat angkutan umum pedesaan yang mangkal di ruas jalan ini untuk menunggu calon penumpang. 	angkutan pedesaan.

Sumber : Hasil Rencana

Tabel 4.8
Rencana Rute III Angkutan Kota
Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada
di Wilayah Perkotaan Sumenep

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
1.	Jl. Raya Marengan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang sedang ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya rambu-rambu lalu lintas ▪ Terdapat angkutan umum pedesaan yang mangkal untuk menaikkan dan menurunkan para penumpang. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Perlu disediakan halte ▪ Penertiban bagi pengemudi angkutan umum pedesaan.
2.	Jl. Bromo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang rendah ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan sedang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Sebagian jalan yang ada dalam kondisi rusak ▪ Kurangnya lampu penerangan jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan dan perbaikan pada jalan yang rusak ▪ Penambahan lampu jalan
3.	Jl. Tugur Nusi Kalimo'ok	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang rendah ▪ Terdapat permukiman dan perumahan penduduk ▪ Terdapat sekolah perguruan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sebagian jalan yang ada dalam kondisi rusak ▪ Kurangnya lampu penerangan jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan dan perbaikan pada jalan yang rusak ▪ Penambahan lampu jalan

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volume kendaraan sedang ▪ Ruas jalan cukup lebar 		
4.	Jl. KH Mansyur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat kawasan perkantoran pemerintahan ▪ Kondisi perkerasan jalan sangat baik ▪ Terdapat permukiman dan perumahan penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Terdapat kendaraan yang parkir di badan jalan ▪ Terdapat angkutan umum pedesaan yang mangkal di ruas jalan ini untuk menunggu penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penataan parkir ▪ Penertiban angkutan umum pedesaan ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Perlu disediakan halte
5.	Jl.KH Agus Salim	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi khususnya para pelajar ▪ Terdapat permukiman dan penduduk ▪ Terdapat beberapa pertokoan ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Angkutan umum pedesaan banyak mangkal di badan jalan untuk menunggu penumpang ▪ Kendaraan banyak yang parkir dengan menggunakan badan jalan sehingga kadang menimbulkan kemacetan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penataan parkir ▪ Penertiban angkutan umum pedesaan ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas
6.	Jl. Raya Bangkal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang cukup tinggi ▪ Terdapat permukiman dan perumahan penduduk ▪ Terdapat beberapa pertokoan ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Angkutan umum pedesaan banyak mangkal di badan jalan untuk menunggu, menaikkan dan menurunkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penataan parkir ▪ Penertiban angkutan umum pedesaan ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Perlu disediakan halte.

Sumber : Hasil Survey

Tabel 4.9
Rencana Rute IV Angkutan Kota
Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada
di Wilayah Perkotaan Sumenep

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
1.	Jl Raya Kebunan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat perdagangan dan jasa ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya rambu-rambu lalu lintas seperti larangan parkir; ▪ Kurangnya lampu penerang jalan ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berjualan para PKL ▪ Banyak kendaraan yang parkir di badan jalan ▪ Banyaknya angkutan pedesaan yang mangkal baik untuk menunggu, menaikkan bahkan menurunkan penumpang. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Perlu disediakan halte dan penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Penambahan lampu penerang jalan ▪ Penataan para PKL ▪ Penertiban para angkutan umum pedesaan yang mangkal di sepanjang ruas jalan ini.
2.	Jl. Imam Bonjol	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat perdagangan dan jasa ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya rambu-rambu lalu lintas seperti larangan parkir; ▪ Kurangnya lampu penerang jalan ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berjualan para PKL ▪ Banyak kendaraan yang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu disediakan halte dan penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Penambahan lampu penerang jalan ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penataan para PKL ▪ Penertiban para angkutan umum pedesaan yang mangkal di sepanjang ruas jalan ini.

2019-2020

STATE OF TEXAS

COMMISSION ON THE STATE OF TEXAS

Item	Description	Amount	Source	Notes
1	State of Texas	100,000,000	General Fund	
2	State of Texas	50,000,000	General Fund	
3	State of Texas	25,000,000	General Fund	
4	State of Texas	12,500,000	General Fund	
5	State of Texas	6,250,000	General Fund	
6	State of Texas	3,125,000	General Fund	
7	State of Texas	1,562,500	General Fund	
8	State of Texas	781,250	General Fund	
9	State of Texas	390,625	General Fund	
10	State of Texas	195,312	General Fund	
11	State of Texas	97,656	General Fund	
12	State of Texas	48,828	General Fund	
13	State of Texas	24,414	General Fund	
14	State of Texas	12,207	General Fund	
15	State of Texas	6,103	General Fund	
16	State of Texas	3,052	General Fund	
17	State of Texas	1,526	General Fund	
18	State of Texas	763	General Fund	
19	State of Texas	381	General Fund	
20	State of Texas	190	General Fund	
21	State of Texas	95	General Fund	
22	State of Texas	47	General Fund	
23	State of Texas	23	General Fund	
24	State of Texas	11	General Fund	
25	State of Texas	5	General Fund	
26	State of Texas	2	General Fund	
27	State of Texas	1	General Fund	
28	State of Texas	0	General Fund	
29	State of Texas	0	General Fund	
30	State of Texas	0	General Fund	
31	State of Texas	0	General Fund	
32	State of Texas	0	General Fund	
33	State of Texas	0	General Fund	
34	State of Texas	0	General Fund	
35	State of Texas	0	General Fund	
36	State of Texas	0	General Fund	
37	State of Texas	0	General Fund	
38	State of Texas	0	General Fund	
39	State of Texas	0	General Fund	
40	State of Texas	0	General Fund	
41	State of Texas	0	General Fund	
42	State of Texas	0	General Fund	
43	State of Texas	0	General Fund	
44	State of Texas	0	General Fund	
45	State of Texas	0	General Fund	
46	State of Texas	0	General Fund	
47	State of Texas	0	General Fund	
48	State of Texas	0	General Fund	
49	State of Texas	0	General Fund	
50	State of Texas	0	General Fund	
51	State of Texas	0	General Fund	
52	State of Texas	0	General Fund	
53	State of Texas	0	General Fund	
54	State of Texas	0	General Fund	
55	State of Texas	0	General Fund	
56	State of Texas	0	General Fund	
57	State of Texas	0	General Fund	
58	State of Texas	0	General Fund	
59	State of Texas	0	General Fund	
60	State of Texas	0	General Fund	
61	State of Texas	0	General Fund	
62	State of Texas	0	General Fund	
63	State of Texas	0	General Fund	
64	State of Texas	0	General Fund	
65	State of Texas	0	General Fund	
66	State of Texas	0	General Fund	
67	State of Texas	0	General Fund	
68	State of Texas	0	General Fund	
69	State of Texas	0	General Fund	
70	State of Texas	0	General Fund	
71	State of Texas	0	General Fund	
72	State of Texas	0	General Fund	
73	State of Texas	0	General Fund	
74	State of Texas	0	General Fund	
75	State of Texas	0	General Fund	
76	State of Texas	0	General Fund	
77	State of Texas	0	General Fund	
78	State of Texas	0	General Fund	
79	State of Texas	0	General Fund	
80	State of Texas	0	General Fund	
81	State of Texas	0	General Fund	
82	State of Texas	0	General Fund	
83	State of Texas	0	General Fund	
84	State of Texas	0	General Fund	
85	State of Texas	0	General Fund	
86	State of Texas	0	General Fund	
87	State of Texas	0	General Fund	
88	State of Texas	0	General Fund	
89	State of Texas	0	General Fund	
90	State of Texas	0	General Fund	
91	State of Texas	0	General Fund	
92	State of Texas	0	General Fund	
93	State of Texas	0	General Fund	
94	State of Texas	0	General Fund	
95	State of Texas	0	General Fund	
96	State of Texas	0	General Fund	
97	State of Texas	0	General Fund	
98	State of Texas	0	General Fund	
99	State of Texas	0	General Fund	
100	State of Texas	0	General Fund	

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
			<p>parkir di badan jalan</p> <ul style="list-style-type: none"> Banyaknya angkutan pedesaan yang mangkal baik untuk menunggu, menaikkan bahkan menurunkan penumpang. 	
3.	Jl. Pasar Pao	<ul style="list-style-type: none"> Ruas jalan kurang lebar Potensi penumpang rendah Volume kendaraan sedang 	<ul style="list-style-type: none"> Kurangnya lampu penerang jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Penambahan lampu penerang jalan Perlu pelebaran jalan.

Sumber : Hasil Survey

Tabel 4.10
Rencana Rute V Angkutan Kota
Berdasarkan Pola Potensi dan Masalah Ruas Jalan Yang Ada
di Wilayah Perkotaan Sumenep

No	Ruas Jalan	Potensi	Masalah	Alternatif Pemecahan Masalah
1.	Jl Kartini	<ul style="list-style-type: none"> Potensi penumpang tinggi Terdapat pertokoan Terdapat permukiman penduduk Volume kendaraan tinggi 	<ul style="list-style-type: none"> Kurangnya sarana dan prasarana lalu lintas seperti larangan parkir; Penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir Ruas jalan kurang lebar 	<ul style="list-style-type: none"> Perlu disediakan halte dan penambahan rambu-rambu lalu lintas Perlu pelebaran jalan Penataan parkir kendaraan

2.	Jl. Pahlawan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi ▪ Ruas jalan relative lebar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berdagang para PKL. ▪ Banyak kendaraan yang parkir dengan menggunakan badan jalan ▪ Terdapat beberapa angkutan umum pedesaan yang parkir di badan jalan untuk menunggu penumpang ▪ Rawan kecelakaan di persimpangan (Simpang 3) taman makam pahlawan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL ▪ Perlu pelebaran jalan atau disediakan lahan agar kendaraan dapat parkir dengan benar ▪ Perlu adanya marka jalan agar kendaraan dalam berlalu intas di kawasan ini dapat teratur ▪ Perlu penambahan rambu lalu lintas
3.	Jl. Hos Cokroaminoto	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Volume kendaraan tinggi ▪ Ruas jalan relative lebar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berdagang para PKL 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL ▪ Perlu disediakan halte
4.	Jl. Lontar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terdapat permukiman penduduk ▪ Potensi penumpang sedang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruas jalan kurang lebar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu pelebaran jalan

5.	Jl. Dr Cipto	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang sangat tinggi ▪ Ruas jalan relative lebar ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Terdapat kawasan permukiman penduduk dan perumahan ▪ Terdapat kawasan perkantoran ▪ Volume kendaraan sangat tinggi ▪ Kondisi perkerasan jalan sangat baik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Banyak kendaraan yang parkir di badan jalan ▪ Kurangnya rambu-rambu lalu lintas ▪ Adanya angkutan umum pedesaan untuk menunggu penumpang. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perlu penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Penertiban angkutan pedesaan ▪ Perlu disediakan halte.
6.	Jl. KH Sajad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi penumpang tinggi ▪ Ruas jalan kurang lebar ▪ Terdapat kawasan perdagangan dan jasa ▪ Volume kendaraan tinggi ▪ Kondisi perkerasan jalan sangat baik ▪ Terdapat permukiman penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan badan jalan sebagai tempat berdagang ▪ Banyak kendaraan yang parkir dengan menggunakan badan jalan ▪ Kurangnya rambu-rambu lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penataan para PKL ▪ Penataan parkir ▪ Perlu pelebaran jalan ▪ Penambahan rambu-rambu lalu lintas ▪ Perlu disediakan halte

Sumber : Hasil Rencana

<p>194 еттегі балалары 1) Айнақұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>	<p>1) Қызылқұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>	<p>1) Қызылқұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>	<p>1) Қызылқұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>
<p>195 еттегі балалары 1) Айнақұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>	<p>1) Қызылқұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>	<p>1) Қызылқұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>	<p>1) Қызылқұлы 2) Қызылқұлы 3) Қызылқұлы 4) Қызылқұлы</p>

JUDUL PETA :
RENCANA FASILITAS PENUNJANG TRANSPORTASI
PENUNJANG ANGKUTAN KOTA
DI WILAYAH STUDI

NO. PETA : 4.10

- LEGENDA :**
- Batas Kecamatan
 - Batas Desa
 - Batas Wilayah Perencanaan
 - Jalan Aspal
 - Jalan Makadam
 - Sungai
 - Makam
 - Pusat Kota
 - Terminal Arya Wiraraja
 - Rencana Sub Terminal
 - Rencana Penempatan Halte

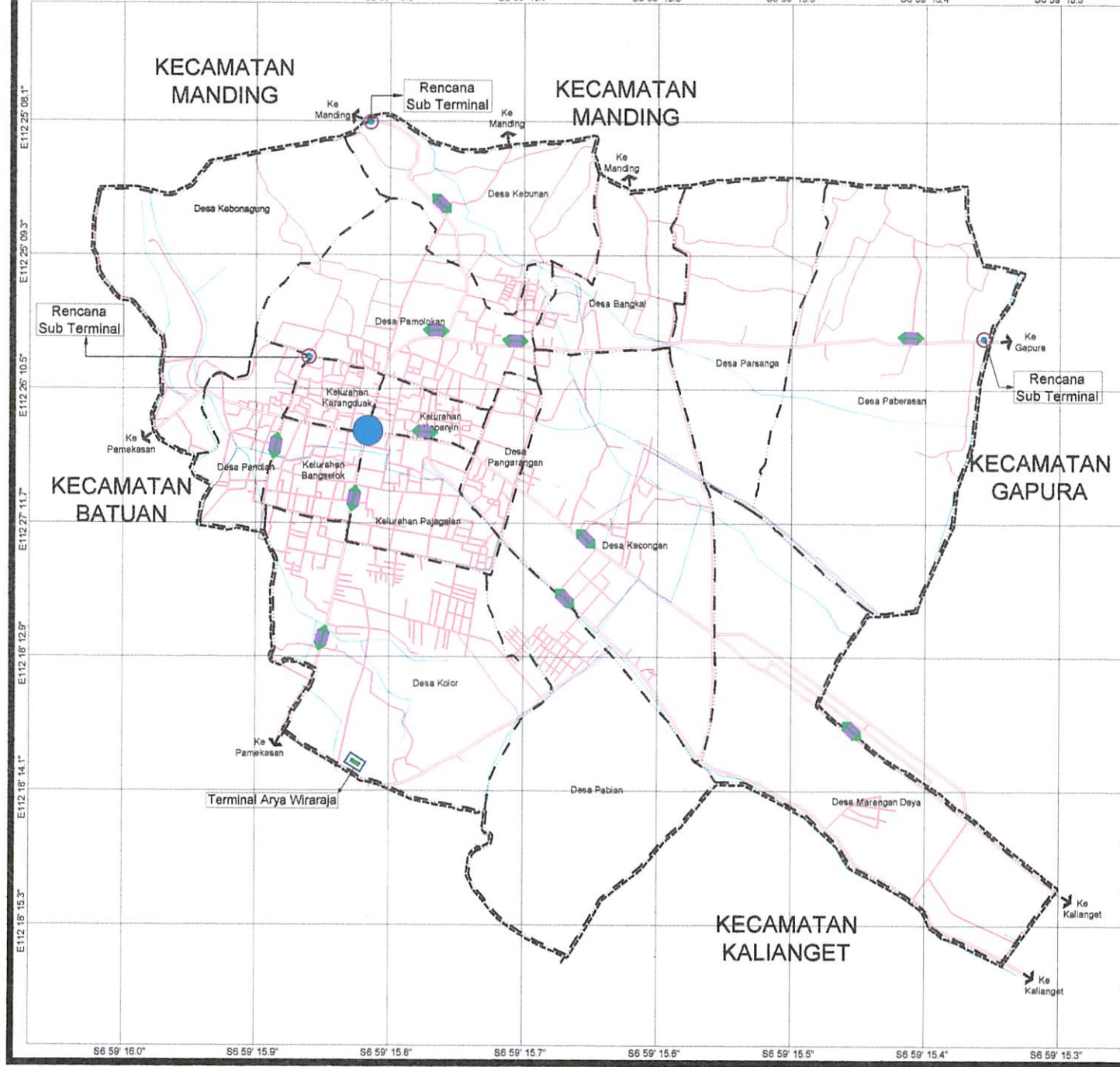


SUMBER PETA: Hasil Rencana

SKALA: 1 : 45.000

RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN KOTA DI
PERKOTAAN SUMENEP - MADURA

TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



E 112 25 08.1"
 E 112 25 09.3"
 E 112 26 10.5"
 E 112 27 11.7"
 E 112 18 12.9"
 E 112 18 14.1"
 E 112 18 15.3"

S 6 59 16.0" S 6 59 15.9" S 6 59 15.8" S 6 59 15.7" S 6 59 15.6" S 6 59 15.5" S 6 59 15.4" S 6 59 15.3"

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan Hasil Analisa

Dalam bab ini akan membahas tentang hasil akhir dari studi penelitian yang telah dilakukan yaitu berupa kesimpulan dan rekomendasi. Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan dalam merencanakan angkutan umum kota di wilayah kota Sumenep terhadap faktor-faktor yang mendukung antara lain jumlah penduduk, rute angkutan dan kebutuhan jumlah armada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada uraian berikut ini :

5.1.1 Tinjauan Kebijakan

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap zona yang berpotensi sebagai zona bangkitan dan zona tarikan pergerakan, maka dapat disimpulkan bahwa zona I dan zona II berpotensi sebagai zona tarikan sedangkan zona II dan zona IV berpotensi sebagai zona bangkitan dimana pembagian zona tersebut berdasarkan pola penggunaan lahan atau kesamaan fungsi yang terdapat di dalamnya serta sesuai dengan kebijaksanaan sistem pusat pelayanan yang meliputi kebijaksanaan pembagian fungsi BWK dimana tiap-tiap BWK memiliki fungsi aktivitas yang saling mendukung aktivitas kegiatan kotanya dan memiliki skala pelayanan untuk seluruh bagian wilayah kota yang ada sesuai.

5.1.2 Kependudukan

Jumlah penduduk yang tiap tahun meningkat menyebabkan kebutuhan akan transportasi juga ikut meningkat. Jumlah penduduk pada tahun 2007 sebanyak 67887 jiwa yang memiliki kenaikan rata – rata kurang dari 1 % tiap tahunnya. Untuk jumlah penduduk pada tahun mendatang dapat diproyeksikan dengan menggunakan metode lung polinomial atau metode garis lurus. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut :

Tabel 5.1
Jumlah Penduduk Berdasarkan Proyeksi penduduk
Tahun 2007 - 2015

No	Tahun	Jumah Penduduk
1.	2007	67887
2.	2008	68541
3.	2009	69195
4.	2010	69849
5.	2011	70503
6.	2012	71157
7.	2013	71811
8.	2014	72465
9.	2015	73119

Sumber : Hasil Perhitungan

a. Pola Pergerakan

Pola pergerakan masyarakat dapat diketahui dengan cara membandingkan jumlah anggota keluarga dengan anggota keluarga pelaku pergerakan dimana pada tahun 2007 jumlah pergerakan pada seluruh zona berjumlah 64221 jiwa. Jumlah pergerakan pada tahun mendatang dapat dicari dengan cara mengkalikan jumlah pergerakan pada seluruh zona dengan perbandingan anggota keluarga pelaku pergerakan. Untuk lebih jelas tentang jumlah pergerakan pada tahun mendatang dapat dilihat pada tabel 5.2 di bawah ini :

Tabel 5.2
Jumlah Pergerakan Penduduk
Tahun 2007 – 2015

No	Tahun	Jumlah Penduduk	Jumlah Pergerakan
1.	2007	67887	64421
2.	2008	68541	64840
3.	2009	69195	65458
4.	2010	69849	66077
5.	2011	70503	66696
6.	2012	71157	67315
7.	2013	71811	67999
8.	2014	72465	68552
9.	2015	73119	69171

Sumber : Hasil Perhitungan

Dalam analisa pola pergerakan dapat diketahui bahwa jumlah pelaku pergerakan pada zona I sebanyak 63,83 %, pada zona II sebanyak 13,64 %, zona III sebanyak 19,16 % dan pada zona IV sebanyak 3,35 %.

b. Karakteristik Pergerakan

Dalam analisa karakteristik pergerakan penduduk berdasarkan bangkitan pergerakan yang memiliki potensi cukup besar daripada zona yang lainnya dengan maksud bekerja terdapat pada zona IV yaitu 44 %, pergerakan dengan maksud sekolah paling besar terdapat pada zona III yaitu sebesar 45 %, pergerakan dengan maksud belanja terdapat pada zona I yaitu sebesar 27 % yang dibangkitkan dari masing-masing zona.

Pergerakan penduduk berdasarkan tarikan pergerakan menunjukkan bahwa sebanyak 35 % masyarakat yang berada di zona I dan sebanyak 38 % masyarakat yang berada di zona II rata-rata melakukan pergerakan utamanya di dalam zona asalnya sendiri sedangkan sebanyak 34 % masyarakat yang berada di zona III dan sebanyak 35 % masyarakat yang berada di zona IV rata-rata banyak melakukan pergerakan menuju zona I.

c. Pemilihan Moda Transportasi

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dalam pemilihan moda transportasi terhadap 100 responden masyarakat yang melakukan pergerakan, dapat dilihat bahwa sebanyak 52 % responden menggunakan kendaraan pribadi, sebanyak 31 % responden menggunakan angkutan becak, 0,17 % menggunakan angkutan ojek dan sisanya 16,83 % menggunakan angkutan pedesaan.

5.1.3 Daerah Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil analisa yang telah dilakukan terhadap kinerja pelayanan angkutan becak, ojek dan angkutan pedesaan maka dapat disimpulkan bahwa rencana daerah operasi pelayanan angkutan umum antara lain sebagai berikut :

... dan ...

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

a. Angkutan Becak

✚ Penempatan angkutan jenis becak tepatnya adalah di depan gerbang utama perumahan-perumahan skala besar yang tersebar di wilayah Kecamatan Kota Sumenep yang lokasinya berada di pinggir jalan yang dapat digunakan sebagai jalur angkutan umum dengan rute tetap, antara lain :

- Perumahan Satelit Permai
- Perumahan Bumi Sumekar
- Perumahan Pondok Indah atau Perumahan BTN Kolor
- Perumahan Satelit Permai
- Pesona Satelit Indah
- Bapertarum
- Perumahan Rampak Indah
- Perumahan Griya Mapan
- Perumahan Nasional Giling

✚ Di persimpangan antara jalur angkutan umum dengan rute tetap (Biasanya merupakan jalan kolektor sekunder atau arteri sekunder) dan jalan lokal yang sekaligus merupakan gerbang untuk perumahan yang lokasinya tidak terletak di pinggir jalan-jalan utama, antara lain :

- Di gerbang pasar Anom karena jarak dari gerbang pasar menuju toko-toko lumayan jauh dan sebelah pasar Anom sebagai akses ke perumahan pesona satelit indah, Perumahan Sekar Agung Regency, dan sekitarnya.
- Di muka pasar Bangkal sebagai akses masuk ke perumahan Bangkal, permukiman Desa Kacongan dan daerah sekitarnya.
- Untuk pelayanan ke dan dari permukiman sekitarnya contohnya di muka-muka pasar-pasar skala lokal seperti pasar sore (Jalan Irama), Pasar Pamolokan, Pasar belakang Masjid Jamik dan daerah sekitarnya.
- Di persimpangan - persimpangan jalan Kelurahan Kepanjen, Kelurahan Bangselok, Kelurahan Karangduak dan Desa Kolor.

b. Angkutan Ojek

- ✚ Pada pagi hingga sore hari sebaiknya ojek ditempatkan di jalan khusus tepatnya di jalan menuju asta tinggi yang dijadikan tempat wisata bagi masyarakat kota Sumenep khususnya pada hari libur yang sangat ramai dikunjungi oleh berbagai kalangan masyarakat. Penempatan ojek di jalur ini dapat dimanfaatkan oleh pengunjung atau pejalan kaki karena kondisi jalan menuju tempat tersebut yang menanjak.
- ✚ Pada malam hari keberadaan ojek dapat beroperasi di tempat semula yaitu dekat gapura Terminal Arya Wiraraja karena diatas pukul 24.00 wib angkutan becak cenderung tidak beroperasi. Keadaan tersebut dapat dimanfaatkan oleh pengemudi ojek untuk mendapatkan penumpang yang turun dari angkutan bus menuju tempat tujuan para penumpang.

c. Angkutan Pedesaan

angkutan pedesaan masih dapat diperbolehkan masuk dalam wilayah Kota Sumenep dengan syarat tidak parkir atau mangkal kecuali di terminal yang telah disediakan dan dapat melintas dalam wilayah kota Sumenep sesuai dengan rute atau jalur menuju ke seluruh Kecamatan yang ada di Kabupaten Sumenep berdasarkan trayek atau rute yang telah ditetapkan oleh pihak pemerintah dan berakhir pada sub-sub terminal yang terdapat pada tiap-tiap Kecamatan di wilayah Kabupaten Sumenep.

5.1.4 Penentuan Kebutuhan Armada

Dalam analisa penentuan kebutuhan jumlah armada pada tahun 2007 berdasarkan jumlah pergerakan masyarakat keseluruhan yaitu 64221 jiwa dimana dalam melakukan pergerakan baik yang menggunakan angkutan umum jenis becak yaitu berjumlah 16992 jiwa, jumlah pejalan yang menggunakan ojek sebanyak 928 jiwa dan jumlah pejalan yang keluar dari wilayah kota Sumenep dengan menggunakan angkutan umum pedesaan sebanyak 9633 jiwa dan dalam lingkup wilayah kota Sumenep sebanyak 9187 jiwa. Dari jumlah pejalan tersebut

4.1.1.2. Analisis Kelayakan

Analisis kelayakan dilakukan untuk mengetahui apakah proyek layak dilaksanakan. Analisis ini meliputi aspek teknis, finansial, dan sosial. Dalam hal ini, analisis kelayakan dilakukan untuk mengetahui apakah proyek layak dilaksanakan. Analisis ini meliputi aspek teknis, finansial, dan sosial.

4.1.1.3. Analisis Risiko

Analisis risiko dilakukan untuk mengidentifikasi potensi risiko yang mungkin terjadi selama pelaksanaan proyek. Risiko-risiko tersebut dapat dikategorikan menjadi risiko teknis, finansial, dan sosial. Analisis risiko dilakukan untuk mengidentifikasi potensi risiko yang mungkin terjadi selama pelaksanaan proyek.

4.1.2. Analisis Kelayakan Finansial

Analisis kelayakan finansial dilakukan untuk mengetahui apakah proyek layak dilaksanakan dari segi finansial. Analisis ini meliputi aspek biaya, pendapatan, dan arus kas. Analisis kelayakan finansial dilakukan untuk mengetahui apakah proyek layak dilaksanakan dari segi finansial.

dapat diketahui bahwa jumlah penumpang yang membutuhkan angkutan umum kota sebanyak 17015 jiwa dan jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 270 unit kendaraan dengan 9 kapasitas tempat duduk tiap armada dan 7 rit tiap angkutan yang beroperasi. Penentuan kebutuhan pada tahun mendatang berdasarkan hasil proyeksi penduduk dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5.3
Kebutuhan Jumlah Armada
Di Wilayah Kota Sumenep
Tahun 2008 – 2012

No	Tahun	Jumlah Penduduk	Jumlah Pergerakan	Jumlah Armada Yang Dibutuhkan	Penambahan Jumlah Armada
1.	2007	67787	64221	28	-
2.	2008	68541	64840	37	9
3.	2009	69195	65458	50	13
4.	2010	69849	66077	57	13
5.	2011	70503	66696	70	13
6.	2012	71157	67315	81	11

Sumber : Hasil Analisa

Berdasarkan atas hal tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa pengembangan angkutan umum kota di wilayah kota Sumenep sangat dibutuhkan agar sebagian besar masyarakat yang semula menggunakan angkutan pribadi dalam melakukan pergerakannya beralih menggunakan jasa angkutan umum kota, dengan demikian diharapkan kondisi baik itu tingkat pelayanan maupun fasilitas angkutan umum kota yang benar-benar dapat meningkatkan sistem transportasi kota sehingga dapat mencerminkan pertumbuhan ekonomi dan sistem transportasi yang baik di wilayah kota Sumenep.

5.2 Rekomendasi

Kelancaran dalam merencanakan angkutan umum kota tidak lepas dari dukungan berbagai pihak yang salah satunya adalah pemerintah atau lembaga terkait sebagai pengawas dalam pelaksanaan di lapangan. Berikut merupakan rekomendasi yang berupa usulan program jangka dan jangka panjang yang dapat mendukung keberhasilan pelaksanaan rencana pengembangan angkutan umum kota di wilayah Kota Sumenep serta pengusulan adanya sudi lanjutan mengingat

studi kali ini belumlah sempurna sehingga diperlukan studi-studi yang bersifat follow up atas studi ini. Adapun usulan program dalam studi ini antara lain :

1. Program Jangka Pendek

- ✚ Tetap memberlakukan dan melaksanakan program-program pengendalian becak yang telah ditetapkan sebelumnya, seperti penetapan daerah bebas becak untuk jalan-jalan tertentu yaitu penetapan becak siang dan becak malam.
- ✚ Agar becak tetap berada dalam daerah pelayanannya, dibutuhkan pengawasan yang dilakukan secara ketat dan kontinyu dimana untuk memudahkan kontrol terhadap pelanggaran bebas becak tersebut oleh petugas di lapangan, maka dibutuhkan alat bantu berupa tanda yang merupakan ciri khusus untuk setiap becak yang beroperasi pada suatu daerah. Ciri khusus yang dapat diterapkan adalah berupa pewarnaan becak yang berbeda untuk setiap daerah pelayanan becak.
- ✚ Dalam penertiban pelayanan becak yang beroperasi di jalan dibutuhkan partisipasi masyarakat sebagai pihak yang menggunakan jasa pelayanan angkutan tersebut sesuai dengan pelayanan becak sebagai angkutan yang memiliki rute tidak tetap. Lintasan yang dilalui adalah sesuai dengan permintaan penumpang dimana dalam hal ini dapat dikatakan bahwa masyarakat pemakai becak memiliki andil terhadap pelanggaran daerah bebas becak, oleh karena itu perlu memberikan penyuluhan daerah bebas becak kepada masyarakat luas, jika selama ini yang diberikan sanksi terhadap pelanggaran daerah bebas becak adalah pengemudi, maka sanksi tersebut dapat diberikan kepada masyarakat yang sedang menggunakan becak. Hal ini dapat menyebabkan sistem kontrol terhadap pelanggaran daerah bebas becak dapat menjadi lancar

2. Program Jangka Panjang

Berdasarkan hasil analisis terhadap pelayanan becak, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa ada dua faktor yang menyebabkan masih dibutuhkan pelayanan moda angkutan becak di Kota Sumenep yaitu keterbatasan pelayanan angkutan umum rute tetap dalam melayani permintaan perjalanan

penduduk, bentuk kawasan permukiman penduduk di daerah perkotaan yang berupa kantong daerah permukiman sehingga sukar dilayani oleh angkutan umum tetap. Apabila suatu saat nanti seluruh wilayah di Kecamatan Kota Sumenep harus dibebaskan dari operasi pelayanan becak maka faktor di atas harus diatasi, untuk itu maka usaha yang harus dilakukan adalah melakukan evaluasi untuk setiap rute pelayanan angkutan umum dengan rute tetap yang telah ada dan mengantisipasinya dengan perkembangan arah dan jumlah permintaan perjalanan penduduk dimana indikator yang diperuntukkan bagi kegiatan yang dapat menjadi daerah tujuan dan daerah bangkitan pergerakan penduduk seperti perkantoran, perdagangan dan permukiman. Pengadaan dan penambahan prasarana transportasi penunjang angkutan umum kota pada seluruh lintasan rute angkutan umum kota, antara lain :

✚ Papan penunjuk rute

Pengadaan papan penunjuk rute ini dimaksudkan untuk memberi kejelasan dan kemudahan kepada masyarakat mengenai lintasan rute angkutan umum kota dan dengan adanya kejelasan petunjuk rute tersebut diharapkan para pengemudi angkutan umum dapat melewati lintasan yang seharusnya.

✚ Halte

Pengadaan halte ini dimaksudkan untuk menambah tingkat keamanan dan kenyamanan calon penumpang angkutan umum kota dalam menunggu angkutan umum kota. Halte dibuat lebih menjorok ke dalam sehingga terdapat tempat bagi angkutan umum kota dalam menunggu penumpang tanpa harus mengganggu kelancaran lalu lintas. Lokasi pengadaan halte adalah ruas jalan yang dilewati oleh rute angkutan umum kota di wilayah Kota Sumenep yang merupakan pusat keramaian masyarakat sekitarnya.

✚ Rambu-rambu lalu lintas

Sangat diperlukan untuk penambahan rambu-rambu lalu lintas baik itu disepanjang ruas jalan yang dilewati oleh angkutan umum kota maupun ruas jalan yang tidak dilewati oleh angkutan umum. Rambu-rambu lalu lintas selain untuk angkutan umum kota juga dipergunakan bagi angkutan umum yang lain agar tidak parkir di badan jalan sehingga tidak

yang merupakan bentuk-bentuk dari kesadaran politik yang
 merupakan dasar bagi perjuangan politik yang terarah
 untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan
 dalam program politik yang bersangkutan. Dengan demikian
 maka kesadaran politik merupakan faktor yang sangat penting
 dalam perjuangan politik yang terarah untuk mencapai
 tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam program politik
 yang bersangkutan. Dengan demikian maka kesadaran politik
 merupakan faktor yang sangat penting dalam perjuangan
 politik yang terarah untuk mencapai tujuan-tujuan yang
 telah ditetapkan dalam program politik yang bersangkutan.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran politik

Keberhasilan perjuangan politik sangat dipengaruhi oleh
 faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran politik. Faktor-faktor
 tersebut adalah sebagai berikut: (1) Faktor-faktor objektif
 yang mempengaruhi kesadaran politik, (2) Faktor-faktor
 subjektif yang mempengaruhi kesadaran politik, dan (3) Faktor-faktor
 lingkungan yang mempengaruhi kesadaran politik.

Faktor-faktor objektif yang mempengaruhi kesadaran politik
 adalah sebagai berikut: (1) Faktor-faktor ekonomi, (2) Faktor-faktor
 sosial, (3) Faktor-faktor budaya, (4) Faktor-faktor politik,
 dan (5) Faktor-faktor lingkungan. Faktor-faktor subjektif
 yang mempengaruhi kesadaran politik adalah sebagai berikut:
 (1) Faktor-faktor pendidikan, (2) Faktor-faktor pengalaman,
 dan (3) Faktor-faktor motivasi. Faktor-faktor lingkungan
 yang mempengaruhi kesadaran politik adalah sebagai berikut:
 (1) Faktor-faktor keluarga, (2) Faktor-faktor masyarakat,
 dan (3) Faktor-faktor bangsa.

3. Cara-cara untuk meningkatkan kesadaran politik

Untuk meningkatkan kesadaran politik, perlu dilakukan
 beberapa langkah-langkah yang terarah dan sistematis. Langkah-langkah
 tersebut adalah sebagai berikut: (1) Meningkatkan pengetahuan
 tentang situasi dan kondisi masyarakat, (2) Meningkatkan
 pengalaman dalam perjuangan politik, dan (3) Meningkatkan
 motivasi dalam perjuangan politik.

mengganggu kelancaran arus lalu lintas contohnya angkutan umum pedesaan yang mangkal pada terminal bayangan Desa Kolor.

✚ Terminal baru tipe C

Adapun terminal yang direncanakan berjumlah 3 terminal yang tepatnya terletak di sudut wilayah kota Sumenep yaitu di Desa Paberasan, Desa Kebunan dan Desa Pamolokan. Terminal tersebut direncanakan sebagai tempat menunggu, menaikkan atau menurunkan para penumpang angkutan umum kota yang nantinya dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang cukup memadai.

3. Tingkat pelayanan angkutan umum kota dengan tujuan untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi para penumpang adalah dengan meningkatkan kedisiplinan bagi para pengemudi angkutan umum dalam berlalu lintas, dengan cara meningkatkan pembinaan bagi para sopir angkutan umum secara intensif. Agar pembinaan sopir angkutan umum ini dapat tepat sasaran maka perlu adanya ketegasan dari ORGANDA sebagai mitra kerja pemerintah dalam pengelolaan para pengemudi angkutan kota.
4. Tidak menambah jumlah angkutan umum becak yang ada sekarang karena jumlah armada becak saat ini sudah cukup banyak yang letaknya menyebar di wilayah kota Sumenep.
5. Pemerintah (Dishub dan Polantas) harus tegas dalam menindak angkutan umum kota yang melanggar peraturan, yaitu berdisiplin dalam berlalu lintas maupun penegakan dalam pelaksanaan peraturan angkutan kota seperti pencantuman kode trayek dan penambahan perangkat angkutan lainnya.
6. Pemilihan sopir teladan yang dilakukan setiap tahun agar dapat memberikan semangat bagi para sopir untuk berdisiplin dalam mengemudikan angkutannya.
7. Perlu adanya pengawasan trayek yang tegas dari instansi terkait agar angkutan umum yang ada tetap beroperasi pada rute jalurnya.

Berdasarkan atas hal tersebut diatas, maka perlu dilakukan studi lanjutan yang berkaitan dengan perencanaan pengembangan angkutan umum kota, studi lanjutan tersebut antara lain :

1. Untuk rute angkutan umum yang jangkauan pelayanannya masih mencakup wilayah diluar kota Sumenep direkomendasikan agar rute tersebut dilayani oleh trayek angkutan pedesaan dalam wilayah kota Sumenep dan perlu dilakukan studi lanjutan yang mengkaji evaluasi penentuan trayek angkutan umum tersebut.
2. Terminal bayangan yang ada di Jl. Trunojoyo yang saat ini merupakan pusat perbelanjaan produk fashion dan warung makan, direkomendasikan agar dijadikan halte bagi angkutan umum kota karena banyak penumpang yang berada di lokasi tersebut untuk menunggu angkutan umum dan perlu studi lanjutan tentang pengalihan fungsi terminal bayangan menjadi halte.
3. Terminal Giling yang ada di Desa Bangkal direkomendasikan agar tidak difungsikan sebagai terminal tipe C karena pada kondisi eksisting terminal tersebut digunakan sebagai tempat berjualan para pedagang kaki lima khususnya pada hari kamis sangat ramai dikunjungi oleh masyarakat di seluruh wilayah Kabupaten Sumenep (pasar sapi) dan perlu studi lanjutan mengenai fungsi terminal tersebut.
4. Studi untuk menentukan jumlah becak yang efisien untuk melayani suatu daerah dengan kepadatan tertentu, hal ini untuk mengurangi jumlah becak yang terlalu banyak beroperasi pada suatu daerah sekaligus untuk mengurangi permasalahan becak di daerah tersebut.
5. Studi tentang kemampuan dan keterbatasan lembaga pengelola becak yang ada di tingkat Kecamatan sebagai lembaga yang diberi tanggung jawab untuk mengendalikan operasional becak.

1) Untuk melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari variabel-variabel yang diteliti, maka perlu dilakukan penelitian yang bersifat kuantitatif. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur.

2) Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur.

3) Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur.

4) Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur.

5) Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data yang bersifat objektif dan terukur.

DAFTAR PUSTAKA

1. Abubakar Iskandar, Widjatmoko, Muttaqin, dll, *Sistem Transportasi Kota*, Penerbit Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998.
2. Abubakar Iskandar, Ahmad yani, A.TD, Edy Sutiono, A.TD, *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, Penerbit DIRJEN PERHUB, 1995.
3. Asikin Muslish Z, *Sistem Manajemen Transportasi Kota*, Penerbit Philosophy Press Fak UGM, Yogyakarta, 2001.
4. Envicon Padma PT, Hutomo M Dalam *Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Kota Sumenep Tahun 2003 – 2013*, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Sumenep, 2003.
5. Kodoatie J. Robert, *Manajemen Dan Rekayasa Infrastruktur*, Penerbit Pustaka Pelajar, Jakarta, 2003.
6. Miro, Fidel, *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 2002.
7. Morlok E. K, *Perencanaan Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta, 1990.
8. Salim Abbas, *Manajemen Transportasi*, Penerbit PT RajaGrafindo Persada, 1993.
9. Tamin Ofyar Z. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB Bandung, 1997.
10. Warpani S, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB Bandung, 1990,
11. Warpani P Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, 2002.
12. Wahab Sukarno, Dalam *Diktat Kuliah Elemen dan Pengelolaan Transportasi*, Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota FTSP-ITN Malang, 2001.

DESIGN SURVEY

No	SASARAN	TINJAUAN PUSTAKA	VARIABEL AMATAN	JENIS DATA			TAHUN	SUMBER
				PETA	TABEL	URAIAN		
1.	Zona mana yang memiliki tarikan dan bangkitan yang kuat berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada ?	<p>Lalu lintas menurut Black (1981 : 23) merupakan konsekwensi gabungan dari adanya guna lahan dan sediaan transportasi. Lalu lintas menurut Undang-undang lalu lintas No. 14 tahun 1992 adalah kegiatan lalu lalang orang dan barang, Sedangkan guna lahan adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✦ Jenis penggunaan dari suatu lahan, misalnya perumahan, industri, dll. ✦ Struktur yang terbangun pada suatu lahan misalnya rumah, kantor, sekolah, pabrik, dll. ✦ Ukuran-ukuran dari intensitas kegiatan sosial ekonomi pada suatu lahan seperti populasi penduduk, hasil keluaran produksi, dll. <p>Pada studi lalu lintas untuk kondisi indonesia, guna lahan dapat dikelompokkan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perumahan (sederhana, T21-70. Sedang, T71-200. Mewah, T201-600 dan sangat mewah T600-~) 2. Perkantoran. 3. Perbelanjaan (Mal, Supermarket, Toserba dan Pasar Tradisional).Sekolah (SD, SMP, dan SMA). 4. Perguran tinggi, Bimbingan belajar dan kursus. 5. Rekreasi dan tempat olah raga. 6. Perindustrian besar. 7. Ruko dan toko dengan jenis barang dagangan dan/jasa yang spesifik (toko buku, toko furnitur, toko, biro travel, dll). 8. Restoran dan tempat makan lainnya. <p>Bagi setiap jenis guna lahan di atas, perlu</p>	Mengidentifikasi tiap – tiap zona yang berpotensi sebagai bangkitan dan tarikan berdasarkan pola penggunaan lahan yang ada.	√	√	√	Terakhir	Survey Primer, Survey Sekunder

No	SASARAN	TINJAUAN PUSTAKA	VARIABEL AMATAN	JENIS DATA			TAHUN	SUMBER
				PETA	TABEL	URAIAN		
		dilakukan pengelompokan yang lebih rinci. Karakter dari setiap jenis guna lahan tersebut dapat berbeda menurut skala pelayanannya.						
2.	Perkiraan jumlah penduduk dalam melakukan pergerakan	<p>1. Pengertian Bangkitan Pergerakan (Trip Generation) Bangkitan pergerakan adalah jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu zona per satuan waktu. Untuk lebih jelasnya uraian singkat pengertian dari bangkitan adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perjalanan ke atau dari tempat kerja jika terminal point lainnya adalah tempat kerja; ▪ Seluruh perjalanan dari atau ke tempat tinggal; ▪ Perjalanan dari tempat kerja jika tujuannya adalah tempat kerja. <p>2. Pengertian Tarikan Pergerakan Adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona tersebut per satuan waktu. Untuk lebih jelasnya uraian singkat pengertian dari tarikan adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perjalanan ke atau dari tempat kerja jika terminal pointnya adalah suatu tempat tinggal; ▪ Perjalanan ke atau menuju visit point jika point asalnya adalah visit point lainnya. <p>2. Pengertian Produksi Pergerakan Produksi perjalanan adalah setiap perjalanan yang berasal dari perumahan ke tempat-tempat yang lainnya secara fungsional per satuan waktu. Hal ini</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah penduduk <ul style="list-style-type: none"> - Menurut jenis kelamin - Kepadatan penduduk - Mata pencaharian ▪ Kegiatan penduduk <ul style="list-style-type: none"> - Bekerja - Sekolah - Belanja ▪ Kepemilikan kendaraan pribadi ▪ Pola pergerakan masyarakat ▪ Karakteristik pergerakan penduduk <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah penduduk pelaku pergerakan. - Jumlah penduduk pelaku pergerakan dari masing-masing zona - Jumlah pergerakan dari masing-masing zona dengan tujuan tertentu - Jumlah pergerakan 	√	√	√	Terakhir	Survey primer, survey sekunder, BPS, Kantor Kecamatan

No	SASARAN	TINJAUAN PUSTAKA	VARIABEL AMATAN	JENIS DATA			TAHUN	SUMBER
				PETA	TABEL	URAIAN		
		<p>termasuk perjalanan yang dilakukan di luar zona tempat tinggal dengan syarat perjalanan tersebut masih dilakukan oleh si pelaku perjalanan. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi suatu bangkitan pergerakan antara lain:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensitas penggunaan lahan yang menyatakan banyaknya kegiatan usaha penduduk atau karakter yang ada dalam satu unit kawasan, misalnya jumlah tempat tinggal perkilometer persegi, jumlah tempat kerja per Ha, dll. ▪ Karakteristik rumah tangga yang ditinjau Hal ini menyangkut tingkat pendapatan keluarga yang bersangkutan, tingkat pemilikan akan kendaraan, struktur umur, dll. Umumnya setiap keluarga atau penduduk memiliki karakter yang berbeda dalam menunjukkan besaran angka perjalanan angka yang terbentuk, yang pasti karakter keluarga dan penduduk saling mendukung saling mendukung satu sama lain dalam bentuk asal maupun tujuan yang terjadi. ▪ Lokasi tempat tinggal yang ditinjau Yaitu meninjau tentang jarak dari rumah tangga yang bersangkutan ke pusat-pusat kegiatan penduduk, misalnya jarak dari rumah ke tempat perdagangan, jarak dari pusat kota, jarak ke tempat bekerja, jarak ke sekolah, dll. 	dari zona asal ke zona tujuan.					
3.	Mengidentifikasi tingkat pelayanan angkutan umum yang ada saat ini di wilayah	<p>Tingkat pelayanan angkutan umum dapat diukur dengan beberapa faktor, antara lain :</p> <p>a. Tingkat kepadatan rute Kepadatan rute angkutan umum dapat diukur dengan membagi jumlah angkutan umum pada</p>	<p>Menganalisa angkutan becak, ojek dan angkutan pedesaan yang meliputi :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisa karakteristik operasi pelayanan 	√	√	√	Terakhir	Survey primer dan survey sekunder

No	SASARAN	TINJAUAN PUSTAKA	VARIABEL AMATAN	JENIS DATA			TAHUN	SUMBER
				PETA	TABEL	URAIAN		
	Perkotaan Sumenep;	<p>suatu rute dengan jarak tempuh angkutan umum tersebut.</p> <p>b. Tingkat aksesibilitas Tingkat aksesibilitas angkutan kota dapat dicari dengan menghitung jarak tempuh angkutan kota (total)/hari yang dioperasikan pada masing-masing rute (kendaraan/km)</p> <p>c. Kapasitas pelayanan Dapat diukur melalui kemampuan dari masing-masing rute dalam mengangkut penumpang/hari (orang)</p> <p>d. Karakteristik penumpang Meliputi struktur umur, jenis kelamin, struktur pekerjaan, lokasi asal dan tujuan penumpang</p> <p>e. Karakteristik perjalanan Meliputi maksud perjalanan, pergantian moda angkutan dan cara pencapaian angkutan kota</p> <p>f. Karakteristik pengemudi Meliputi usia dan pengalaman kerja, perincian pengeluaran dan pendapatan per hari, status kepemilikan dan usia kendaraan yang dikemukakan.</p>	<p>angkutan umum</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisa karakteristik jumlah penumpang ▪ Analisa jumlah dan tujuan perjalanan ▪ Analisa karakteristik sosial ekonomi para pengemudi angkutan. 					
4.	Merencanakan rute angkutan kota dan jumlah armada yang dibutuhkan pada masing-masing rute	<p>Peningkatan kebutuhan akan berpergian mengharuskan pula peningkatan sediaan kendaraan, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Salah satu tolak ukur keberhasilan pengelolaan perangkutan adalah terpenuhinya kebutuhan kendaraan atau armada yang siap operasi pada saat diperlukan dalam jumlah yang optimal. Hal ini berhubungan dengan berapa kapasitas armada yang harus disediakan untuk mengangkut dan berapa jumlah calon penumpang yang akan diangkut.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Menghitung jumlah pejalan yang menggunakan angkutan umum : <ul style="list-style-type: none"> - Becak - Ojek - Angkutan pedesaan baik itu menuju luar perkotaan Sumenep maupun dalam 	√	√	√	Terakhir	Survey primer

No	SASARAN	TINJAUAN PUSTAKA	VARIABEL AMATAN	JENIS DATA			TAHUN	SUMBER
				PETA	TABEL	URAIAN		
			<p>lingkup wilayah perkotaan Sumenep</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Menghitung jumlah pejalan yang membutuhkan angkutan umum Rencana jumlah armada yang akan dioperasikan. ▪ Kebijakan pemerintah akan transportasi dan Angkutan Kota 					

Sumber : Hasil Kajian

PERHITUNGAN PRODUKSI PERGERAKAN DAN TARIKAN PERGERAKAN

1. Perhitungan Produksi Pergerakan

Rumus :

$$P_{im} = K_m \times P_i \quad \text{dimana : } K_m = \frac{A_{gmi}}{A_{gi}}$$

Keterangan :

P_{im} : Besarnya pelaku pergerakan yang berasal dari zona i dengan maksud m

P_i : Jumlah penduduk zona i yang melakukan pergerakan

K_m : Koefesien rata-rata bangkitan pergerakan yang ditimbulkan oleh maksud pergerakan

A_{gmi} : Banyaknya pelaku pergerakan asal zona i yang mempunyai maksud pergerakan m

A_{gi} : Banyaknya pelaku pergerakan asal zona i

▪ Perhitungan K_m (Koefesien Bangkitan/Produksi Pergerakan)

No	Zona	Pelaku Pergerakan (A_{gmi})			Σ Pelaku Pergerakan (A_{gi})	Koefesien (K_m)		
		Bekerja	Sekolah	Belanja		Bekerja	Sekolah	Belanja
1.	I	128	102	84	314	$K_m = \frac{128}{314} = 0,41$	$K_m = \frac{102}{314} = 0,32$	$K_m = \frac{84}{314} = 0,27$
2.	II	28	26	14	68	$K_m = \frac{28}{68} = 0,41$	$K_m = \frac{26}{68} = 0,38$	$K_m = \frac{14}{68} = 0,21$

No	Zona	Pelaku Pergerakan (Agmi)			Σ Pelaku Pergerakan (Agi)	Koefesien (Km)		
		Bekerja	Sekolah	Belanja		Bekerja	Sekolah	Belanja
3.	III	31	41	19	91	$Km = \frac{31}{91} = 0,34$	$Km = \frac{41}{91} = 0,45$	$Km = \frac{19}{91} = 0,21$
4.	IV	10	9	4	23	$Km = \frac{10}{23} = 0,44$	$Km = \frac{9}{23} = 0,39$	$Km = \frac{4}{23} = 0,17$

Sumber : Hasil Perhitungan

2. PERHITUNGAN DISTRIBUSI PENDUDUK BERDASARKAN ASAL – TUJUAN

Rumus :

$$P_{ij} = \sum_{i=1}^n D_{ij} \times P_i \text{ dimana : } D_{ij} = \frac{A_{ij}}{\sum_{j=1}^n A_{ij}}$$

Keterangan :

P_{ij} : Besarnya penduduk zona i yang menuju j

P_i : Besarnya penduduk zona i yang melakukan pergerakan

D_{ij} : Koefisien distribusi asal dan tujuan pergerakan penduduk dari zona i ke zona j

A_{ij} : Jumlah penduduk zona i yang melakukan pergerakan ke zona j

n : Banyaknya zona asal dan tujuan dalam kawasan perencanaan

▪ **Perhitungan Koefisien Distribusi (Dij)**

No	Zona	Σ Pelaku Pergerakan Zona Tujuan				Total Pelaku Pergerakan	Koefisien (Dij) Zona Tujuan			
		I	II	III	IV		I	II	III	IV
1.	I	108	88	70	48	314	$Km = \frac{108}{314} = 0,35$	$Km = \frac{88}{314} = 0,28$	$Km = \frac{70}{314} = 0,22$	$Km = \frac{48}{314} = 0,15$
2.	II	25	26	10	7	68	$Km = \frac{25}{68} = 0,37$	$Km = \frac{26}{68} = 0,38$	$Km = \frac{10}{68} = 0,15$	$Km = \frac{7}{68} = 0,10$
3.	III	31	21	29	10	91	$Km = \frac{31}{91} = 0,34$	$Km = \frac{21}{91} = 0,23$	$Km = \frac{29}{91} = 0,32$	$Km = \frac{10}{91} = 0,11$
4.	IV	8	6	4	5	23	$Km = \frac{8}{23} = 0,35$	$Km = \frac{6}{23} = 0,26$	$Km = \frac{4}{23} = 0,17$	$Km = \frac{5}{23} = 0,22$

Sumber : Hasil Perhitungan

▪ **Perhitungan Distribusi Penduduk Berdasarkan Asal dan Tujuan**

No	Zona	Σ Penduduk Pelaku Pergerakan (Pi)	Pelaku Produksi Pergerakan (Pim)			
			I	II	III	IV
1.	I	41005	$Pim = 0,35 \times 41005 = 14352$	$Pim = 0,28 \times 41005 = 11481$	$Pim = 0,22 \times 41005 = 9021$	$Pim = 0,15 \times 41005 = 6151$
2.	II	8760	$Pim = 0,37 \times 8760 = 3241$	$Pim = 0,38 \times 8760 = 3329$	$Pim = 0,15 \times 8760 = 1314$	$Pim = 0,10 \times 8760 = 876$
3.	III	12305	$Pim = 0,34 \times 12305 = 4184$	$Pim = 0,23 \times 12305 = 2830$	$Pim = 0,32 \times 12305 = 3938$	$Pim = 0,17 \times 12305 = 1353$
4.	IV	2151	$Pim = 0,35 \times 2151 = 753$	$Pim = 0,26 \times 2151 = 559$	$Pim = 0,17 \times 2151 = 366$	$Pim = 0,22 \times 2151 = 473$

Sumber : Hasil Perhitungan