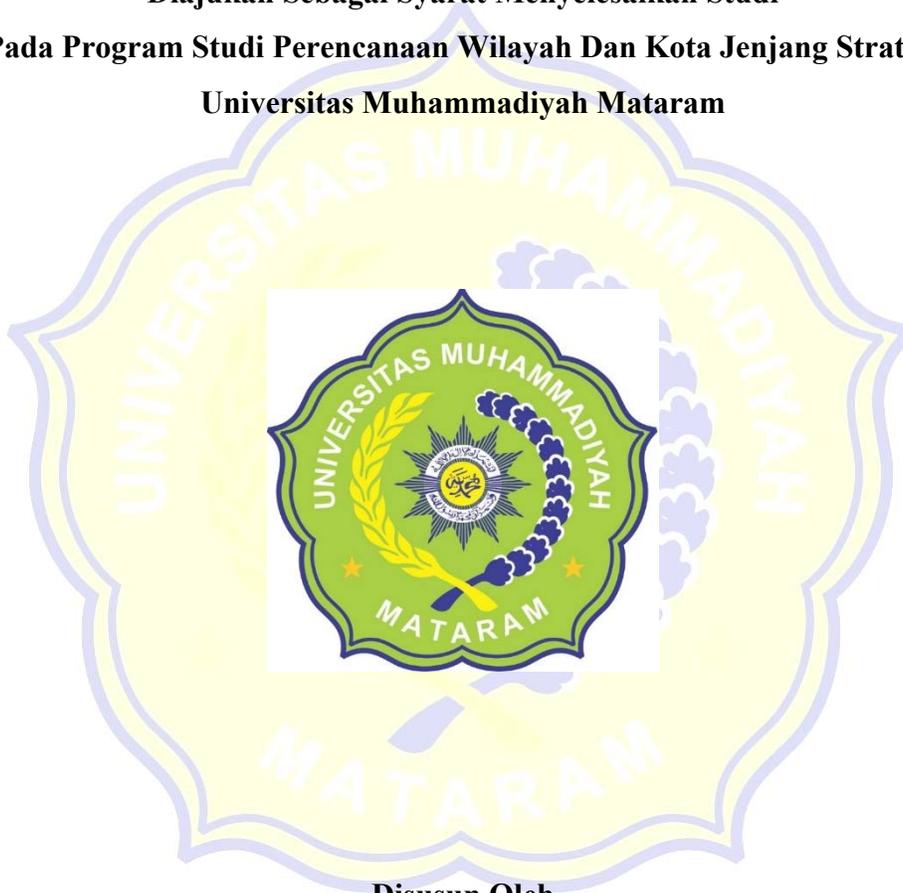


**TUGAS AKHIR**  
**ANALISIS POLA PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA TERHADAP EFEKTIFITAS**  
**PELAYANAN ANGKUTAN UMUM (BEMO)**  
**(Studi Kasus Kota Mataran)**

**Diajukan Sebagai Syarat Menyelesaikan Studi**  
**Pada Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Jenjang Strata I**  
**Universitas Muhammadiyah Mataram**



**Disusun Oleh**

**ARIO GESANG LUNGGAWA**

**NIM : 41513A0013**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM**

**2020/2021**

**HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING**  
**TUGAS AKHIR**  
**ANALISIS POLA PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA TERHADAP EFEKTIFITAS**  
**ANGKUTAN UMUM (BEMO)**  
**(Studi Kasus Kota Mataram)**

Disusun oleh :

**ARIO GESANG LUNGGAWA**

41513A0013

Mataram, 15 Maret 2021

Pembimbing I,

Pembimbing II,



**Fariz Primadi Hirsan, ST., MT**  
0804118001



**Ir. Isfanari, ST., MT**  
0830086701

Mengetahui,

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM**

**FAKULTAS TEKNIK**

Dekan



**Dr. Imam Islamy Rusyda, ST., MT**  
0824017501

**HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI**  
**TUGAS AKHIR**  
**ANALISIS POLA PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA TERHADAP EFEKTIFITAS**  
**ANGKUTAN UMUM (BEMO)**  
**(Studi Kasus Kota Mataram)**

Yang telah Dipersiapkan dan Disusun oleh :

**Nama : ARIO GESANG LUNGGAWA**  
**Nim : 41513A0013**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji  
Pada hari, Senin 15 Februari 2021  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Susunan Tim Penguji

1. Fariz Primadi Hirsan, ST., MT : 
2. Ir. Isfanari, ST., MT : 
3. Baiq Harly Widayanti, ST.,MM : 

**Mengetahui,**  
**Fakultas teknik**  
**Universitas muhammadiyah mataram**

  
**Dekan**  
  
**Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT**  
**0824017501**

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN PENULISAN

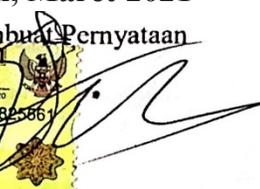
Surat keaslian tulisan :

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Ario Gesang Lunggawa  
Nim : 41513A0013  
Program studi : Perencanaan Wilayah Dan Kota  
Judul : Analisis Pola Pergerakan Masyarakat Kota  
Terhadap Efektifitas Angkutahn Umum (Bemo)  
Lokasi penelitian : Kota Mataram

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tugas Akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila dikemudian hari dapat dibuktikan bahwa Tugas Akhir ini adalah hasil plagiasi atau jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Mataram, Maret 2021  
Yang Membuat Pernyataan  
  
METERAI  
TEMPEL  
TGL. 20  
17BAHR840825861  
000  
RIBU RUPIAH  
**ARIO GESANG LUNGGAWA**  
**NIM. 41513A0013**



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM  
**UPT. PERPUSTAKAAN**

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat  
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906  
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : [upt.perpusummat@gmail.com](mailto:upt.perpusummat@gmail.com)

**SURAT PERNYATAAN BEBAS  
PLAGIARISME**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ARIO GESANG LUNGGAWA  
NIM : 41513A0013  
Tempat/Tgl Lahir : Masbugik, 01-09-1995  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Teknik  
No. Hp/Email : 083129767859 / ariolunggawa@gmail.com  
Judul Penelitian : Analisis pola pergerakan Masyarakat Kota Terhadap Efektifitas pelayanan angkutan Umum (Bemo)

**Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. 49%**

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari karya ilmiah dari hasil penelitian tersebut terdapat indikasi plagiarisme, saya *bersedia menerima sanksi* sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 10-03-2021

Penulis

  
ARIO GESANG LUNGGAWA  
NIM. 41513A0013

Mengetahui,  
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

  
Iskandar, S.Sos., M.A.  
NIDN. 0802048904



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM  
**UPT. PERPUSTAKAAN**

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat  
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906  
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : [upt.perpusummat@gmail.com](mailto:upt.perpusummat@gmail.com)

**SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN  
PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ARIO GESANG LUNGGAWA  
NIM : A1513A0013  
Tempat/Tgl Lahir : Makassar, 01-09-1995  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas : Teknik  
No. Hp/Email : 083124767859 / ario.lunggawa@gmail.com  
Jenis Penelitian :  Skripsi  KTI  .....

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

Analisis Pola Pergerakan Masyarakat Kota Terhadap Efektifitas Pelayanan Angkutan Umum (Bemo)

Segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 10-03-2021

Penulis



ARIO GESANG LUNGGAWA  
NIM A1513A0013

Mengetahui,  
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT



Skandar, S.Sos.,M.A.  
NIDN 0802048904

## MOTTO HIDUP

### *Pena, Buku, Dan Kehidupan*

*“Hidup ini seperti sebuah pena diatas kertas, tentang bagaimana dan seperti apa sebuah tulisan yang ditinggalkan didalam lembaran kertas yang dirangkum didalam sebuah buku yang berjudul kehidupan”*

- Tiga tahap dalam dasar pendidikan yaitu, pertama mengalami sebab akibat, kedua memahami sebab akibat, dan ketiga merancang sebab akibat (Toto Rahardja)
- Hanya ada dua pilihan untuk memenangkan kehidupan : keberanian, atau keikhlasan. Jika tidak berani, ikhlaslah menerimannya. jika tidak ikhlas, beranilah mengubahnya.(Lanang Manggala )
- Kemajuan kita sebagai bangsa tidak bisa lebih cepat daripada kemajuan kita dalam pendidikan. Pikiran manusia adalah sumber daya fundamental kita (Jhon F. Kennedy)
- Jangan terlalu ambil hati dengan ucapan seseorang, kadang manusia punya mulut tapi belum tentu punya pikiran.( Albert Einstein)
- Menyia-nyiakan waktu lebih buruk dari kematian. Karena kematian memisahkanmu dari dunia, sementara menyia-nyiakan waktu memisahkanmu dari Allah.(Imam Bin Al-Qayim )
- Boleh jadi kamu membenci sesuatu, padahal ia amat baik bagimu, dan boleh jadi (pula) kamu menyukai sesuatu, padahal ia amat buruk bagimu. Allah mengetahui, sedang kamu tidak mengetahui.(Qs Al-baqaroh :216)
- Barang siapa yang menunjuki kepada kebaikan, maka ia akan mendapat pahala seperti pahala orang yang mengerjakannya (HR Muslim)
- Amalan yang lebih dicintai Allah adalah amalan yang terus menerus dilakukan walaupun sedikit ( Nabi Muhammad SAW)

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, berkat rahmat dan karunia-Nya kita masih diberikan kekuatan, kesehatan, serta kemudahan dalam menjalankan kehidupan. Sholawat serta salam terlimpah pada Nabi Muhammad SAW, yang kita nantikan syafaatnya di dunia dan juga diakhirat kelak. Alhamdulillah penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “Analisis Pola Pergerakan Masyarakat Kota Terhadap Efektifitas Pelayanan Angkutan Umum (Bemo) Sebagai syarat memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S1) pada Program Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram.

Penghargaan dan Terimakasih yang setulus-tulusnya kepada Dr. Eng. M. Islamy Rusyda, ST., MT selaku dekan Fakultas Teknik, Fariz Primadi Hirsan, ST., MT selaku wakil dekan I dan selaku pembimbing utama, Ir. Isfanari, ST., MT selaku pembimbing pedamping, serta Ibu Febrita Susanti, ST., M.Eng selaku Ketua Jurusan/Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram.

Tugas Akhir/Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tua saya tercinta yaitu Marhaeni dan Ainul Yaqin yang tiada hentinya memberikan dukungan serta tidak pernah lelah untuk memberikan dorongan moral maupun materi di perjuangan saya untuk menyelesaikan studi akhir saya di jenjang perkuliahan ini.
2. Fariz primadi Hirsan ST., MT selaku Pembimbing utama Tugas Akhir dan selaku wakil dekan I, saya ucapkan terima kasih lagi atas motivasi serta dorongan dan juga kopi dan makanan yang selalu disediakan saat bertamu dan yang bahkan tidak pernah mau untuk dibawakan makanan disaat bertamu kerumahnya.
3. Untuk sahabat saya sekaligus teman kelas saya selama jenjang perkuliahan ini Mohammad Padli dan Mei Liyarsih Dewi yang selalu menjadi tempat mencurahkan hati tentang keluh kesah selama jenjang perkuliahan dan yang selalu mau direpotkan untuk menemani segala urusan baik urusan akademik maupun non akademik, dan untuk Mei Liyarsih Dewi terima kasih atas masakan yang selalu dimasakin sesuai dengan keadaan isi kos serta selalu mengerti keadaan ekonomi disaat turun maupun naik selama jenjang perkuliahan ini.
4. Untuk teman – teman kelas saya Yundi, Jodi, Zima, Shelly, Agus, Ety, Evi, Ibi, Yati, Ray, Jumrah, Faruq, Farid, Didit, Sarah, Firman, Siris, Undu terima kasih telah menjadi bagian cerita suka maupun duka selama jenjang perkuliahan.

## ABSTRAK

Kota Mataram memiliki salah satu fasilitas angkutan umum yaitu bemo. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Mataram bahwa angkutan umum jenis bemo mengalami penurunan jumlah armada dan media surat kabar Lombok post pada tanggal 22 Agustus 2016 bahwa jumlah pengguna angkutan umum Kota Mataram mengalami penurunan dan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Tujuan penelitian ini adalah pola pergerakan masyarakat terhadap efektifitas penggunaan angkutan umum (bemo) di Kota Mataram. Metode pengumpulan data menggunakan observasi lapangan dan penyebaran kuisioner. Metode analisis data menggunakan skala guttman. Berdasarkan hasil analisis data, pola pergerakan angkutan umum Kota Mataram jenis bemo berada pada nilai interval 45%. Artinya pola pergerakan ini kurang efektif terkait dengan pergerakan masyarakat Kota Mataram. Hal ini terjadi dikarenakan tidak merata sebaran halte di Kota Mataram, trayek angkutan umum tidak terlayani, dan fasilitas bemo yang kurang memberi kenyamanan.

**Kata Kunci :** Pola Pergerakan, Pusat Pelayanan, Efektifitas, Angkutan Umum (Bemo)

## ABSTRACT

Mataram City has one of the public transportation facilities, namely bemo. Based on data from the Transportation Service, public transportation of Mataram City that the Bemo has decreased the number of fleets and the Lombok Post newspaper media on August 22, 2016, that the number of public transportation users in the City of Mataram has decreased and the public prefers to use private vehicles. The purpose of this study was the pattern of community movement on the effectiveness of using public transportation (Bemo) in the city of Mataram. Methods of data collection used field observations and questionnaires. Methods of data analysis using the Guttman scale. Based on the results of data analysis, the pattern movement of Bemo-public transportation in Mataram was at an interval value of 45%. This means that this movement pattern was less effective in relation to the movement of the people of Mataram City. This occurred due to the uneven distribution of bus stops in the city of Mataram, unserved public transport routes, and less comfortable Bemo facilities.

Keywords: Movement Patterns, Service Centers, Effectiveness, Public Transportation (Bemo)



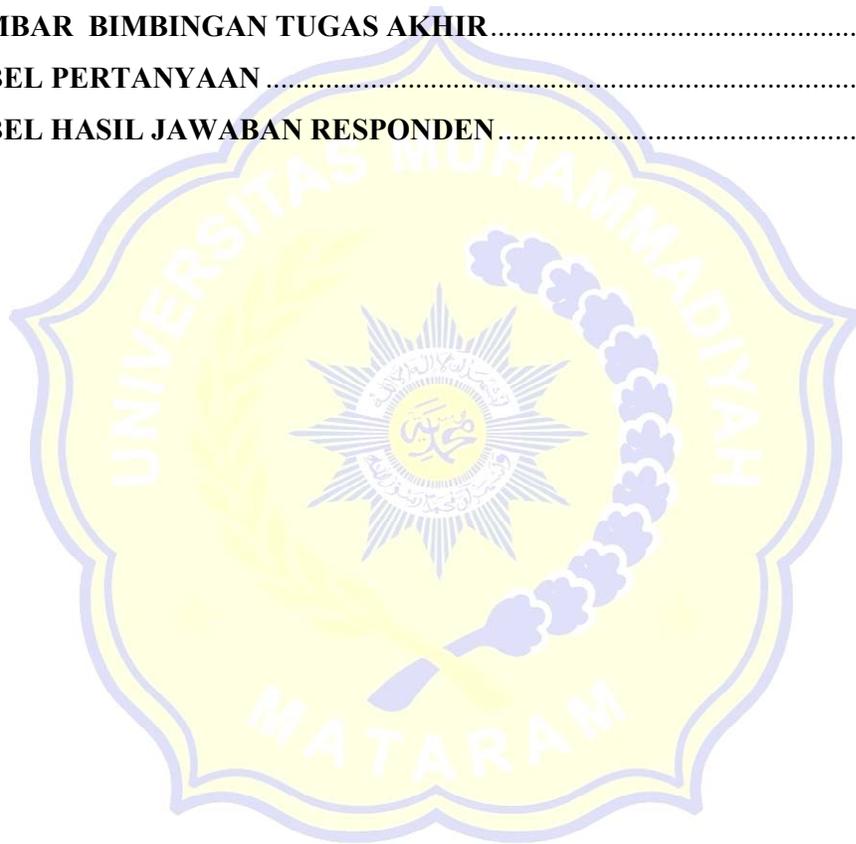
## DAFTAR ISI

|   |      |
|---|------|
| <b>KULIT SAMPUL</b> .....                             | i    |
| <b>HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING</b> .....            | ii   |
| <b>HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI</b> .....               | iii  |
| <b>SURAT PERNYATAAN KEASLIAN PENULISAN</b> .....      | iv   |
| <b>SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME</b> .....       | v    |
| <b>SURAT PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH</b> ..... | vi   |
| <b>MOTTO HIDUP</b> .....                              | vii  |
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....                           | viii |
| <b>ABSTRAK</b> .....                                  | ix   |
| <b>ABSTRACT</b> .....                                 | x    |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....                               | ix   |
| <b>DAFTAR TABEL</b> .....                             | xiv  |
| <b>DAFTAR GAMBAR</b> .....                            | xv   |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                              |      |
| 1.1 LATAR BELAKANG.....                               | 1    |
| 1.2 RUMUSAN MASALAH.....                              | 3    |
| 1.3 TUJUAN.....                                       | 3    |
| 1.4 RUANG LINGKUP.....                                | 4    |
| 1.5 SISTEMATIKA PENULISAN.....                        | 4    |
| 1.6 KERANGKA PIKIR.....                               | 5    |
| <b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b>                          |      |
| 2.1 POLA PERGERAKAN.....                              | 6    |
| 2.1.1 Sebab Terjadinya Pergerakan.....                | 7    |
| 2.1.2 Struktur Kota dan Sistem Pergerakan.....        | 9    |
| 2.1.3 Alomerasi Kegiatan Kota.....                    | 12   |
| 2.2 TRANSPORTASI PERKOTAAN.....                       | 12   |
| 2.2.1 Transportasi Kota Dalam Sebuah Sistem.....      | 13   |

|  |    |
|--|----|
| 2.2.2 Peranan Transportasi Kota.....   | 16 |
| 2.2.3 Masalah Transportasi Kota .....  | 16 |
| 2.2.4 Sistem Angkutan Umum.....  | 17 |
| 2.3 SISTEM TATA GUNA LAHAN PERKOTAAN .....   | 19 |
| 2.4 TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH NTB TAHUN 2015 .....  | 21 |
| 2.5 PENELITIAN TERDAHULU .....   | 22 |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>   |    |
| 3.1 JENIS PENELITIAN .....   | 24 |
| 3.1.1 Jenis Dan Sumber Data.....   | 24 |
| 3.2 VARIABEL PENELITIAN.....   | 26 |
| 3.3 POPULASI DAN SAMPEL.....   | 27 |
| 3.4 METODE PENGUMPULAN DATA .....  | 28 |
| 3.5 METODE ANALISIS DATA .....   | 29 |
| 3.6 DESAIN SURVEI.....   | 33 |
| <b>BAB IV PEMBAHASAN</b>   |    |
| 4.1 GAMBARAN UMUM.....   | 35 |
| 4.1.1 Pola Tata Guna Lahan .....   | 37 |
| 4.2 POLA PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA MATARAM.....   | 39 |
| 4.2.1 Perkantoran.....   | 40 |
| 4.2.2 Perdagangan dan Jasa .....   | 43 |
| 4.2.3 Pendidikan .....   | 46 |
| 4.3 STRUKTUR RUANG KOTA MATARAM.....   | 49 |
| 4.4 EFEKTIFITAS ANGKUTAN UMUM (BEMO) TERKAIT POLA<br>PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA MATARAM..... | 51 |
| 4.4.1 Sistem Kelembagaan Angkutan Umum Kota Mataram .....                                    | 51 |
| 4.4.2 Jaringan Jalan & Trayek Angkutan Umum Kota Mataram .....                               | 52 |
| 4.4.3 Jaringan Halte .....   | 55 |

**BAB V PENUTUP**

|  |            |
|--|------------|
| 5.1 KESIMPULAN .....                         | 59         |
| 5.2 SARAN.....                               | 59         |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>                  | <b>61</b>  |
| <b>LAMPIRAN.....</b>                         | <b>i</b>   |
| <b>DOKUMENTASI .....</b>                     | <b>ii</b>  |
| <b>SURAT PERMOONAN IZIN PENELITIAN .....</b> | <b>iii</b> |
| <b>LEMBAR BIMBINGAN TUGAS AKHIR.....</b>     | <b>iv</b>  |
| <b>TABEL PERTANYAAN .....</b>                | <b>v</b>   |
| <b>TABEL HASIL JAWABAN RESPONDEN.....</b>    | <b>vi</b>  |



## DAFTAR TABEL

|   |    |
|---|----|
| Tabel 2.1 Klasifikasi Pergerakan Orang Di Perkotaan Berdasarkan Maksud Pergerakan.....                                      | 7  |
| Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu .....  | 22 |
| Tabel 3.1 Variabel Penelitian.....  | 26 |
| Tabel 3.2 Angket Pertanyaan .....   | 29 |
| Tabel 3.3 Desain Survei .....   | 33 |
| Tabel 4.1 Tabel Luas Wilayah Kota Mataram .....   | 35 |
| Tabel 4.2 Jumlah Jenis Kegiatan Masyarakat Kota Mataram.....  | 39 |
| Tabel 4.3 Jumlah Sebaran Fasilitas Perkantoran.....   | 40 |
| Tabel 4.4 Jumlah Pelayanan Perdagangan Kota Mataram.....  | 43 |
| Tabel 4.5 Jumlah Pelayanan Pendidikan Kota Mataram .....  | 47 |
| Tabel 4.6 Jumlah Angkutan Umum Kota Mataram .....   | 51 |
| Tabel 4.7 Trayek Kota Mataram .....   | 53 |
| Tabel 4.8 Jumlah Halte Kota Mataram .....   | 55 |
| Tabel 4.9 Hasil Angket Jawaban Responden Masyarakat Kota Mataram Terkait Efektifitas Angkutan Umum Kota Mataram (Bemo)..... | 57 |
| Tabel 4.10 Hasil Penelitian Responden Tentang Efektifitas Angkutan Umum Kota (Bemo) Di Kota Mataram .....                   | 57 |

## DAFTAR GAMBAR

|   |    |
|---|----|
| Gambar 1.1 : Kerangka Pikir Penelitian .....  | 5  |
| Gambar 2.1: Struktur Kota.....  | 11 |
| Gambar 2.2 Sistem Transportasi Makro (Tamin, 2000) .....                              | 13 |
| Gambar 2.3 Diagram Sistem Transportasi Makro Dan Mikro Sumber : Tamin<br>(1997) ..... | 19 |
| Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Mataram .....                                       | 36 |
| Gambar 4.2 Diagram Luas Tata Guna Lahan Kota Mataram .....                            | 37 |
| Gambar 4.3 Peta Tata Guna Lahan Kota Mataram .....                                    | 38 |
| Gambar 4.4 Fasilitas Perkantoran .....  | 41 |
| Gambar 4.5 : Peta Pusat Kawasan Perkantoran .....                                     | 42 |
| Gambar 4.6 Fasilitas Perdagangan.....   | 44 |
| Gambar 4.7: Peta Pusat Kawasan Perdagangan Dan Jasa.....                              | 45 |
| Gambar 4.8 : Peta Pusat Kawasan Pendidikan.....                                       | 48 |
| Gambar 4.9 Peta Struktur Ruang Kota Mataram .....                                     | 50 |
| Gambar 4.10 Dokumentasi Angkutan Umum Kota Mataram (Bemo) .....                       | 52 |
| Gambar 4.11 Peta Jaringan Trayek Kota Mataram.....                                    | 54 |
| Gambar 4.12 Peta Sebaran Halte Kota Mataram .....                                     | 56 |

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 LATAR BELAKANG**

Pergerakan yang meningkat diakibatkan bertambahnya jumlah penduduk kota sehingga akan mengakibatkan pergerakan atau meningkatkan jumlah transportasi dalam kota, karena semakin banyak orang melakukan perjalanan. Pergerakan penduduk yang terjadi pada umumnya disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya yaitu faktor kegiatan seperti sosial, ekonomi yang membuat terjadinya pergerakan dari rumah ke tempat kerja serta faktor pendidikan yang membuat terjadinya pola pergerakan tetap pada jam-jam tertentu sehingga secara tidak langsung pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat membentuk sebuah pola/struktur pada suatu wilayah. Sebagaimana pendapat Yunus (2012) bahwa struktur kota pada dasarnya terbentuk dari hasil interaksi antar manusia dan manusia dengan lingkungannya membentuk fenomena geografi baik bentuk fisik, morfologikal dan ekologikal dalam sebuah ruang yaitu kota.

Terjadinya pergerakan penduduk dalam satu wilayah akan menuntut suatu usaha peningkatan fasilitas jalan dan angkutan kota. Hal ini dicerminkan oleh meningkatnya luas ruang kegiatan perkotaan dan juga meningkatnya interaksi atau hubungan fungsional antara ruang-ruang kegiatan tersebut. Dalam hubungan ini, masalah transportasi kota tidak dapat dilepaskan dari masalah pertumbuhan kota (Wilfred, 1956).

Pergerakan yang cukup pesat pada suatu kota akan mengakibatkan berbagai masalah perkotaan, seperti masalah pembauran berbagai jenis kegiatan perkotaan di dalam kawasan pusat kota maupun di kawasan pinggiran kota dan berbagai masalah penumpukan berbagai jenis kegiatan fungsional perkotaan di dalam kawasan tersebut. Struktur ruang dari suatu wilayah sangat dipengaruhi oleh pola persebaran kawasan seperti kawasan permukiman, pendidikan, perdagangan dan jasa, pemerintahan/perkantoran sebagaimana pada kota-kota

umumnya. Semakin besar ukuran suatu wilayah, maka akan semakin menyebar pula lokasi kawasan permukiman penduduknya. Hal ini akan berdampak pada semakin banyaknya jumlah pusat pelayanan yang dibutuhkan. Suatu wilayah yang tidak terlalu besar dengan tingkat kepadatan penduduk yang rendah, maka akan cukup efektif dan efisien untuk dilayani oleh hanya satu pusat wilayah. Wilayah dengan keadaan seperti itu cenderung akan mempunyai struktur monosentrik (satu pusat). Sebaliknya untuk suatu wilayah besar dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, maka tidak akan cukup efektif dan efisien untuk dilayani oleh hanya satu pusat saja. Struktur wilayah yang memiliki banyak pusat inilah yang dinamakan struktur polisentrik (banyak pusat). Struktur polisentrik tersebut dapat dikatakan sebagai suatu penyimpangan jumlah pusat pelayanan yang merupakan konsekuensi dari ukuran kota yang semakin membesar (Mulyana, 2005).

Hal ini membawa konsekuensi terhadap penumpukkan pergerakan lalu lintas kota pada kawasan atau kota tersebut. Oleh sebab itu Pemerintah Kota menyediakan fasilitas umum seperti fasilitas angkutan umum salah satunya yaitu angkutan umum guna menanggulangi permasalahan tersebut.

Seperti yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Mataram memiliki salah satu angkutan umum seperti bemo guna menanggulangi masalah perkotaan khususnya seperti menanggulangi permasalahan lalu lintas pada jam-jam tertentu yang diakibatkan oleh kegiatan perkotaan atau pergerakan masyarakat Kota Mataram serta untuk membantu aksesibilitas pergerakan yang ada di Kota Mataram. Namun seiring waktu perkembangan angkutan umum kota khususnya jenis bemo yang ada di Kota Mataram ini tiap tahunnya mengalami penurunan armada jika dilihat dari data dinas perhubungan Kota Mataram dikatakan bahwa pada tahun 2015 memiliki jumlah bemo sebanyak 388 unit sedangkan pada tahun 2019 sebanyak 293 unit. Bukan hanya jumlah armada yang mengalami penurunan namun mengalami juga jumlah penumpang seperti yang disebutkan juga oleh salah satu media sarat kabar (Lombok post, 22 agustus 2016) dikatakan bahwa Kota Mataram mengalami jumlah pengguna

angkutan umum dan masyarakat kota lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan pergerakannya.

Berdasarkan kajian dari (Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, 2001), Untuk sektor transportasi, sebagian urusan perhubungan termasuk lalu lintas dan angkutan jalan diserahkan ke daerah, dimana dalam implementasinya diperlukan berbagai pedoman teknis, untuk menunjang pelaksanaan kegiatan di bidang lalu lintas dan angkutan perkotaan.

Oleh sebab jika di lihat dari surat kabar tersebut terkaitnya pola pergerakan masyarakat Kota Mataram dengan angkutan umum yang telah di sediakan oleh pemerintah kota dan mengalami penurunan pengguna tiap tahunnya maka penulisan ini mencoba untuk melakukan penelitian dengan judul “ANALISA POLA PERGERAKAN MASYARAKAT KOTA TERHADAP EFEKTIVITAS PELAYANAN ANGKUTAN UMUM (BEMO)”.

## **1.2 RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang diatas tersebut tentang anlisis pola peregerakan masyarakat kota terhadap efektifitas angkutan umum kota (bemo) di Kota mataram, maka adapun rumusan masalah yang di temukan, yaitu :

1. Bagaimana pola pergerakan masyarakat Kota Mataram berdasarkan sebaran pusat pelayanannya?
2. Bagaimana efektifitas pelayanan angkutan umum Kota mataram terkait degan pergerakan masyarakatnya?

## **1.3 TUJUAN**

Adapun tujuan dilakukannya penelitian ini jika dilihat berdasarkan dari latar belakang serta rumusan masalah yang ada, yaitu :

1. Mengetahui pola pergerakan masyarakat kota mataram berdasarkan sebaran pusat pelayanannya?
2. Mengetahui sejauh mana efektifitas pelayanan angkutan umum Kota Mataram terkait degan pergerakannya?

## 1.4 RUANG LINGKUP

### 1. Ruang Lingkup Wilayah

Adapun ruang lingkup wilayah yakni berada di Kota Mataram yang terkait dengan bentuk pola pergerakan masyarakat kota yang ada di Mataram dan terkaitnya dengan tingkat efektifitasnya pelayanan angkutan umum (bemo) kota yang merupakan sarana transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah kota setempat untuk menunjang dan memenuhi aktivitas atau pergerakan masyarakat Kota Mataram.

### 2. Ruang Lingkup Materi

Adapun ruang lingkup materi hanya dibatasi pada pola pergerakan Masyarakat Kota Mataram terkait sistem transportasi perkotaan yang ada di Kota Mataram khususnya Transportasi jenis bemo dengan tingkat sistem pelayanan angkutan umum dalam kota Kota Mataram.

## 1.5 SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam penelitian ini dilakukan dengan mengurut data sesuai dengan tingkat kebutuhan dan kegunaan, sehingga semua aspek yang dibutuhkan dalam proses selanjutnya terangkum secara sistematis, dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan, kerangka pikir.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Menjelaskan tentang kajian penelitian yang ditinjau dari tinjauan teori – teori yang ada atau kajian pustaka yang berkaitan dengan aspek yang akan diteliti tersebut.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Terdiri dari jenis penelitian, jenis dan sumber data, variabel penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, metode analisis data.

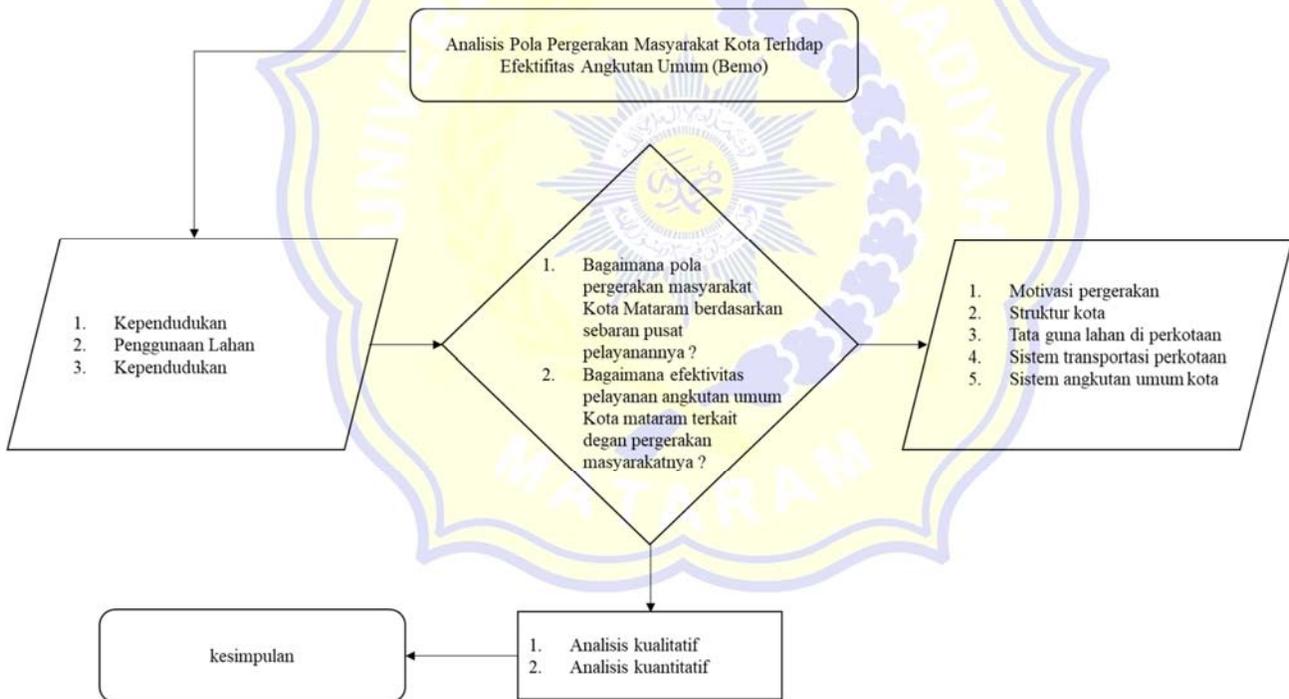
## BAB IV PEMBAHASAN

Menguraikan tentang pembahasan yang berkaitan dengan Pola pergerakan, Kegiatan Masyarakat kota, Efektivitas pelayanan Angkutan Umum kota Transportasi Kota

## BAB IV KESIMPULAN

Menjelaskan tentang kesimpulan dari hasil penelitian dari seluruh bab dan memperoleh output yang berupa suatu saran yang akan disampaikan sebagai masukan atau rekomendasi terhadap pengembangan wilayah tersebut

### 1.6 KERANGKA PIKIR



Gambar 1.1 : Kerangka Pikir Penelitian

## BAB II KAJIAN PUSTAKA

### 2.1 POLA PERGERAKAN

Pola pergerakan dalam sistem transportasi terdiri dari 2 pola pergerakan, yakni Pola pergerakan spasial dan Pola pergerakan non spasial (Tamin, 2000).

#### A. Pola pergerakan spasial

merupakan pola pergerakan yang dilakukan atas dasar kegiatan perjalanan di lokasi tertentu dengan memperhatikan kondisi tata guna lahan dari sebuah ruang/kawasan. Pergerakan spasial dalam ruang kawasan terdiri dari:

##### 1. Pola perjalanan orang

Pola perjalanan yang dipengaruhi oleh aktivitas bekerja dan bermukim. Pola perjalanan ini memiliki sebaran spasial seperti perkantoran, permukiman dan pertokoan.

##### 2. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan yang dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi dengan ditandai adanya pergerakan distribusi dari pusat produksi ke lokasi konsumsi. Keduanya sangat bergantung pada sebaran pola tata guna lahan yang ada di kawasan tersebut.

#### B. Pola pergerakan non spasial

Terbentuknya pergerakan ini diakibatkan karena orang dan/atau barang membutuhkan pergerakan bagi kegiatan kesehariannya, baik dalam skala lokal maupun antar wilayah. Dalam skala lokal pergerakan yang terjadi diantaranya yakni aktivitas mencari nafkah jauh dari tempat mereka tinggal, baik di kantor, pabrik maupun di daerah pertanian. Adapun dalam skala wilayah yang lebih besar dijumpai kenyataan bahwa secara spasial terjadi pemisahan antara satu potensi sumber daya dengan sumber daya yang lain (Mujihartono dkk, 2002). Definisi dasar model bangkitan pergerakan adalah: (Tamin, 2000)

##### 1. Perjalanan

Perjalanan adalah pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan pejalan kaki. Meskipun pergerakan sering diartikan dengan pulang pergi, dalam ilmu transportasi biasanya keduanya dianalisis secara terpisah.

2. Pergerakan berbasis rumah

Pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan/atau tujuan) pergerakan tersebut adalah rumah.

3. Pergerakan berbasis bukan rumah

Pergerakan yang baik asal maupun tujuan pergerakan adalah bukan rumah.

**2.1.1 Sebab Terjadinya Pergerakan**

Sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan (lihat Tabel 2.1). Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan, dan agama. Jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal. Artinya, mereka memulai perjalanannya dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya kembali ke rumah. Pada kenyataan ini biasanya ditambahkan kategori keenam tujuan perjalanan, yaitu maksud perjalanan pulang ke rumah.

**Tabel 2.1 Klasifikasi Pergerakan Orang Di Perkotaan Berdasarkan Maksud Pergerakan**

| NO | AKTIVITAS  | KLASIFIKASI PERJALANAN  | KETERANGAN  |
|----|--|---|---|
| 1. | <b>EKONOMI</b><br>a. Mencari nafkah<br>b. Mendapatkan barang dan pelayanan | 1. Dari rumah dan dari tempat kerja<br>2. Yang berkaitan dengan bekerja<br>3. Dari rumah dan dari toko dan keluar untuk | Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40–50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk:<br>a. pulang ke rumah |

|    |  |  |   |
|----|--|--|---|
|    |  | keperluan pribadi Yang berkaitan dengan belanja atau bisnis pribadi  | b. mengangkut barang<br>c. Dari rumah dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi diklasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum, dan kesejahteraan termasuk di sini |
| 2. | <b>SOSIAL</b><br>Menciptakan, menjaga hubungan pribadi | 1. Dari rumah dan dari rumah teman<br>2. dari tempat ke tempat pertemuan bukan di rumah                    | Kebanyakan fasilitas terdapat di lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan. Butir 2 juga terkombinasi dengan perjalanan dengan maksud hiburan.                       |
| 3. | <b>PENDIDIKAN</b>                                      | 1. Dari rumah dan dari sekolah, kampus dan lain-lain   | Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5–22 tahun. Di negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.   |
| 4. | <b>REKREASI DAN HIBURAN</b>                            | 1. Dari rumah dan dari tempat rekreasi<br>2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan kendaraan untuk rekreasi | Mengunjungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur   |

|    |                   |   |   |
|----|-------------------|---|---|
| 5. | <b>KEBUDAYAAN</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dari rumah dan dari tempat ibadah</li> <li>2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik</li> </ol> | Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit dibedakan. |
|----|-------------------|---|---|

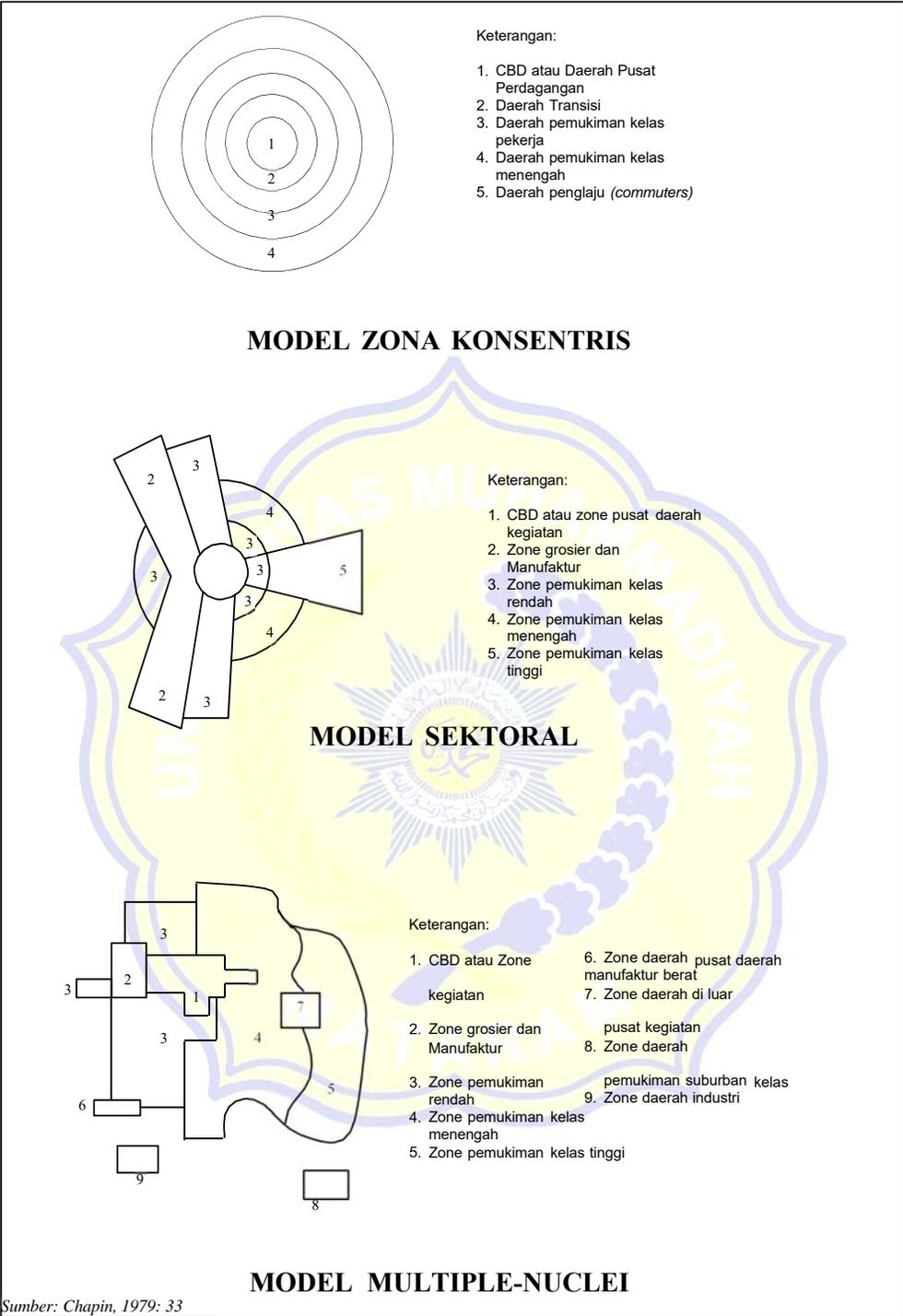
*Sumber : tamin 2000*

### **2.1.2 Struktur Kota dan Sistem Pergerakan**

Daerah perkotaan dihuni oleh banyak penduduk pada luasan yang relatif terbatas. Permasalahan perkotaan akan bertambah seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang cepat. Walaupun struktur kota tampak tidak beraturan, namun memiliki keteraturan pola tertentu. Teori-teori struktur kota digunakan untuk mengkaji bentuk penggunaan lahan yang biasanya terdiri dari penggunaan lahan untuk perumahan, bisnis, industri, pertanian dan jasa, hal ini akan mempengaruhi pola pergerakan dan jarak. (Koestoer, dkk, 2001).

Chapin (1979) menggambarkan tiga model klasik struktur kota yaitu teori zona konsentris, sectoral dan multiple-nuclei. Secara umum ketiga model tersebut memberikan penjelasan bagaimana kemungkinan terbentuknya tata guna lahan serta kaitannya dengan pola pergerakan yang terjadi di dalam perkembangan suatu kota. Model pertama yaitu zona konsentris yang dikemukakan oleh EW Burges yang menggambarkan struktur kota sebagai pola lima zona lingkaran konsentris. Dimana dinamika perkembangan kota akan terjadi dengan meluasnya zona pada setiap lingkaran. Zona pertama membentuk lokasi pusat kegiatan atau Distrik Sentral Bisnis (CBD), umumnya merupakan kegiatan sosial, ekonomi, budaya dan politik, hal ini teridentifikasi dengan adanya rute-rute transport dari segala penjuru yang memusat ke zona ini sehingga merupakan zona dengan tingkat aksesibilitas tinggi yang oleh Burges dianggap sebagai area yang mendominasi (the area of dominance).

Berikutnya adalah zona transisi dengan guna lahan campuran, baik perumahan dengan fasilitas pendukungnya, memiliki karakter perkembangan yang dapat berubah sesuai kebutuhan kota. Zona ke tiga, bila kondisi kota merupakan kota industri, maka guna lahannya dapat berubah menjadi perumahan buruh. Zona ke empat adalah zona terbesar untuk guna lahan perumahan perkotaan yang terdiri penduduk dari kalangan menengah. Zona untuk penduduk berpenghasilan menengah ke atas yang bermukim dengan sifat commuter, merupakan zona ke lima. Untuk melayani setiap kawasan dengan jenis pergerakan yang mengarah ke lingkaran terdalam, maka sistem jaringan yang terbentuk berupa pola melingkar, karena merupakan lokasi pusat kegiatan. Suatu kawasan tidak selalu membentuk lingkaran konsentris tetapi terdistribusi sesuai dengan perbedaan potensi pengembangan, perkembangan kawasan yang tidak merata ke segala arah, akan membentuk struktur sektoral. Pendapat ini dirumuskan oleh Homer Hoyt dalam suatu teori yang dikenal dengan teori sektoral. Teori ini menerangkan secara rinci mengenai pola lahan permukiman, yang berkaitan dengan proses pertumbuhan kota yang dinamis. Walaupun pola pergerakan yang terbentuk hampir sama karena hanya terdapat satu pusat kota di tengah wilayah, namun jaringan jalannya lebih beragam. Model multiple-nuclei dirumuskan oleh C. Harris dan E. Ullman. Model ini adalah kombinasi dari dua model sebelumnya, dimana kota dapat terbentuk dari beberapa pusat lainnya dalam satu kawasan. Pola guna lahan yang terbentuk dalam model ini dan jarak ke setiap pusat akan membentuk pola pergerakan yang beragam. Jarak yang lebih dekat ke lokasi pusat merupakan faktor yang berpengaruh dalam memilih suatu kawasan. Untuk jelasnya, model struktur kota di atas dapat dilihat pada gambar berikut :



**Gambar 2.1: Struktur Kota**

### **2.1.3 Aglomerasi Kegiatan Kota**

Berdasarkan kawasan metropolitan adalah kawasan perkotaan yang terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berdiri sendiri atau kawasan perkotaan inti dengan kawasan-kawasan perkotaan di sekitarnya yang saling memiliki keterkaitan fungsional yang dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi dengan jumlah penduduk secara keseluruhan sekurang-kurangnya satu juta jiwa. Dengan fasilitas dan fungsi sebagai berikut :

1. Pusat perdagangan, yang tingkatan yang dapat dibedakan atas melayani kota itu sendiri, melayani masyarakat kota dan daerah pinggiran, melayani beberapa kota kecil, melayani pusat provinsi atau pusat perdagangan antar pulau/ekspor di provinsi tersebut dan pusat perdagangan beberapa provinsi sekaligus.
2. Pusat pelayanan jasa, baik jasa perorangan maupun jasa perusahaan. Tersedianya prasarana perkotaan, seperti sistem jalan kota yang baik, jaringan listrik, jaringan telepon, air minum, pelayanan sampah, drainase, taman kota, dan pasar.
3. Pusat penyedia fasilitas sosial seperti prasarana pendidikan.
4. Pusat pemerintahan, banyak kota yang sekaligus merupakan pusat pemerintahan.

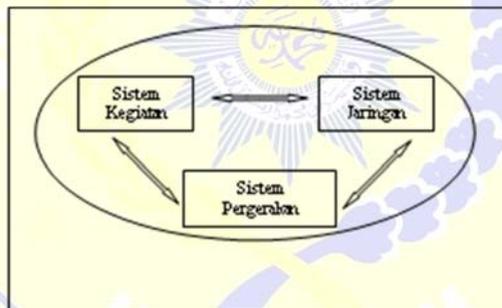
## **2.2 TRANSPORTASI PERKOTAAN**

Pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi. Sebagai contoh, salah satu fungsi transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan pelanggannya (Khisty, 2005). Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai proses kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain sehingga transportasi bukan merupakan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan guna menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu.

Transportasi yang baik menjamin pergerakan manusia dan barang yang aman, cepat, nyaman, mudah, ekonomis, dan ramah lingkungan (Khisty, 2005).

### 2.2.1 Transportasi Kota Dalam Sebuah Sistem

Sistem merupakan seperangkat bagian-bagian yang saling terkait dan ketergantungan satu sama lainnya yang membentuk sejumlah fungsi untuk mencapai suatu tujuan (Mujihartono,dkk, 2002). Tujuan dasar perencanaan transportasi adalah memperkirakan jumlah serta kebutuhan akan transportasi pada masa mendatang atau pada tahun rencana yang akan digunakan untuk berbagai kebijakan investasi perencanaan transportasi. Untuk lebih memahami dan mendapatkan pemecahan masalah yang terbaik, perlu dilakukan pendekatan secara sistem transportasi. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan mempengaruhi (Tamin, 2000).



**Gambar 2.2 Sistem Transportasi Makro (Tamin, 2000)**

Sistem transportasi tersebut terdiri dari:

1. Sistem kegiatan
2. Sistem jaringan prasarana transportasi
3. Sistem pergerakan lalu lintas
4. Sistem kelembagaan

Bentuk fisik dari kebanyakan sistem transportasi tersusun atas empat elemen dasar (Khisty,2005) :

1. Sarana Perhubungan (link): jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih. Pipa, jalur ban berjalan, jalur laut, dan jalur penerbangan juga dapat dikategorikan sebagai sarana perhubungan.
2. Kendaraan: alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan. Mobil, bis, kapal, pesawat terbang, ban berjalan, dan kabel adalah contoh - contohnya.
3. Terminal: Titik-titik di mana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir. Contoh: garasi mobil, lapangan parkir, gudang bongkar-muat,terminal bis, dan bandar udara.
4. Manajemen dan tenaga kerja: orang - orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur, dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan, dan terminal.

Keempat elemen di atas berinteraksi dengan manusia, sebagai pengguna maupun non pengguna sistem, dan berinteraksi pula dengan lingkungan. Perilaku subsistem fisik, subsistem manusia, dan subsistem lingkungan sangatlah rumit karena melibatkan interaksi manusia sebagai pengendara dan non-pengendara, yang menggunakan berbagai jenis kendaraan dengan kinerja berbeda-beda dan dengan karakter fisik yang juga berbeda dalam kondisi lingkungan yang juga sangat beragam. Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan.

Pergerakan yang berupa manusia dan/atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat

moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem jaringan yang meliputi system jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, bandara, dan pelabuhan laut. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan inilah yang menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki), inilah yang kemudian dikenal sebagai system pergerakan. Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi dan saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro (Tamin, 2000). Hubungan dasar antara sistem kegiatan, sistem jaringan, dan system pergerakan dapat disatukan dalam beberapa urutan tahapan, yang biasanya dilakukan secara berurutan sebagai berikut: (Tamin, 2000).

1. Aksesibilitas dan mobilitas

Ukuran potensial atau kesempatan untuk melakukan perjalanan. Tahapan ini bersifat lebih abstrak jika dibandingkan dengan empat tahapan yanglain. Tahapan ini mengalokasikan masalah yang terdapat dalam system transportasi dan mengevaluasi pemecahan alternatif.

2. Pembangkit lalu lintas

Membahas bagaimana pembangkit dapat bangkit dari suatu tata guna lahan atau dapat tertarik ke suatu tata guna lahan.

3. Sebaran penduduk

Membahas bagaimana perjalanan tersebut disebarkan secara geografis di dalam daerah perkotaan (daerah kajian).

4. Pemilihan moda transportasi

Menentukan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk tujuan perjalanan tertentu.

5. Pemilihan rute

Menentukan faktor yang mempengaruhi pemilihan rute dari setiap zona asal dan ke setiap zona tujuan.

### **2.2.2 Peranan Transportasi Kota**

Peranan transportasi dalam masalah perkotaan turut menentukan bentuk tata kota yang diinginkan dengan menggabungkan beberapa strategi yang menyangkut transportasi. Salah satunya adalah membuat kota-kota lebih rapat, dengan demikian mengurangi kebutuhan perjalanan dengan angkutan umum macam apapun contoh lainnya adalah membuat sistem angkutan lebih efektif, yang ketiga adalah membatasi penggunaan mobil pribadi (Oglesby, 1993). Tujuan ketiga strategi di atas yang pertama adalah memperbaiki fasilitas dan pelayanan angkutan umum; dan kedua menyokong angkutan dengan menggunakan strategi-strategi sebagai berikut (Oglesby, 1993)

1. Memberikan prioritas dalam lalu lintas.
2. Menyusun kembali subsidi dan menggunakan cara lain dalam menetapkan harga sehingga membuat penggunaan angkutan lebih menarik secara keuangan.
3. Menetapkan ongkos parkir dan biaya mobil lainnya yang tinggi.
4. Menetapkan zona bebas mobil pada daerah yang dapat dicapai dengan berjalan kaki atau angkutan.
5. Memasarkan angkutan dengan giat.

### **2.2.3 Masalah Transportasi Kota**

Pada saat ini sebagian besar pemakai angkutan umum masih mengalami beberapa aspek negatif sistem angkutan umum jalan raya, yaitu: (Tamin, 2000)

1. Tidak adanya jadwal yang tetap.
2. Pola rute yang memaksa terjadinya transfer.
3. Kelebihan penumpang pada jam sibuk.
4. Cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan.
5. Kondisi eksternal dan internal yang buruk.

Kecenderungan perjalanan orang dengan angkutan pribadi di daerah perkotaan akan terus meningkat bila kondisi sistem transportasi tidak diperbaiki secara lebih mendasar. Peningkatan kecenderungan perjalanan dengan angkutan pribadi adalah dampak fenomena pertumbuhan daerah perkotaan yang disebabkan oleh: (Tamin, 2000) :

1. Meningkatnya aktivitas ekonomi kurang terlayani oleh angkutan umum yang memadai.
2. Meningkatnya daya beli dan tingkat privacy yang tidak bisa dilayani oleh angkutan umum.
3. Meningkatnya harga tanah di pusat kota mengakibatkan tersebarnya lokasi permukiman jauh dari pusat kota atau bahkan sampai ke luar kota yang tidak tercakup oleh jaringan layanan angkutan umum.
4. Dibukanya jalan baru semakin merangsang penggunaan angkutan pribadi karena biasanya di jalan baru tersebut belum terdapat jaringan layanan angkutan umum.
6. Tidak tersedianya angkutan lingkungan atau angkutan pengumpan yang menjembatani perjalanan sampai ke jalur utama layanan angkutan umum.
7. Kurang terjaminnya kebutuhan akan rasa aman, kebutuhan akan tepat waktu, kebutuhan akan lama perjalanan yang diderita dalam pelayanan angkutan umum.

#### **2.2.4 Sistem Angkutan Umum**

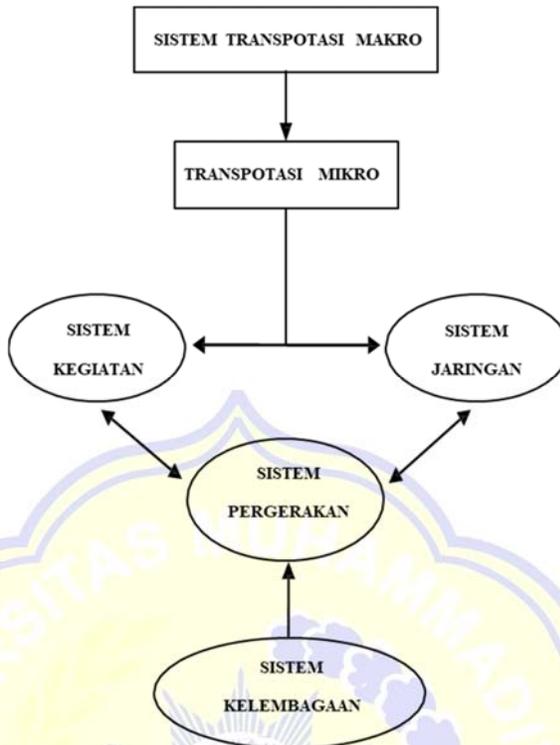
Untuk mendapatkan pengertian yang lebih mendalam serta guna mendapatkan alternatif pemecahan masalah transportasi perkotaan yang baik, maka sistem transportasi makro perlu dipecahkan menjadi sistem transportasi yang lebih kecil (mikro), dimana masing-masing sistem mikro tersebut akan saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2008) tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Sistem Kegiatan (Transport Demand)

- b. Sistem Jaringan (Prasarana Transportasi/Transport Supply)
- c. Sistem Pergerakan (Lalu Lintas/Traffic)
- d. Sistem Kelembagaan.

Sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik dapat menciptakan suatu sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya. Dalam upaya untuk menjamin terwujudnya suatu sistem pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah dan sesuai dengan lingkungannya, maka dalam sistem transportasi makro terdapat suatu sistem mikro lainnya yang disebut Sistem Kelembagaan. Sistem ini terdiri atas individu, kelompok, lembaga, instansi pemerintah serta swasta yang terlibat dalam masing-masing sistem mikro. Sistem kelembagaan (instansi) yang berkaitan dengan masalah transportasi adalah sebagai berikut :

1. Sistem Kegiatan : Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas), Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah(Bappeda) Kota
2. Sistem Jaringan : Departemen Perhubungan dan Departemen Pekerjaan Umum
3. Sistem Pergerakan :Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), Polisi Lalu Lintas(Polantas).



**Gambar 2.3 Diagram Sistem Transportasi Makro Dan Mikro Sumber : Tamin (1997)**

### **2.3 SISTEM TATA GUNA LAHAN PERKOTAAN**

Suatu kota dipandang sebagai suatu tempat dimana terjadi aktifitas – aktifitas atau sebagai suatu pola tata guna lahan. Lokasi dimana aktifitas dilakukan akan mempengaruhi manusia dan aktifitas manusia mempengaruhi lokasi tempat aktifitas berlangsung.

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktifitas manusia seperti bekerja, berbelanja, belajar dan berekreasi, semuanya dilakukan pada potongan-potongan tanah yang telah diwujudkan sebagai kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan sebagainya. Aktifitas di potongan tanah (lahan) tersebut dinamakan tata guna lahan (Fidel Miro,2005).

Untuk memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan di antara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang. Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Terdapat interaksi antara pekerja dan tempat mereka bekerja, antara ibu rumah tangga dan pasar, antara pelajar dan sekolah, antara pabrik dan lokasi bahan mentah serta pasar. Hampir semua interaksi memerlukan perjalanan, dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas. Sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi semudah dan seefisien mungkin. Cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum itu antara lain dengan menetapkan kebijakan tentang hal berikut ini (Ofyar Z Tamin, 2000) :

1. Sistem Kegiatan Tata Guna Lahan

Rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan, dan lain-lain) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah. Perencanaan tata guna lahan biasanya memerlukan waktu cukup lama dan tergantung badan pengelola yang berwenang untuk melaksanakan tata guna lahan tersebut.

2. Sistem Jaringan Transportasi

Hal yang dapat dilakukan misalnya meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada : melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru, dan lain-lain.

3. Sistem Pergerakan Lalu Lintas

Hal yang dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah), atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Dalam menentukan besaran bangkitan lalu lintas perjalanan terdapat sepuluh faktor yang menjadi peubah penentu yang dapat diidentifikasi dan secara langsung maupun tidak langsung dapat dijadikan parameter dalam menentukan besarnya bangkitan lalu lintas suatu zona yang sangat mempengaruhi volume lalu lintas serta penggunaan sarana perangkutan (Warpani., 1990), yaitu :

1. Maksud Perjalanan
2. Penghasilan Keluarga
3. Pemilikan Kendaraan
4. Guna Lahan di Tempat Asal
5. Jarak dari Pusat kegiatan kota
6. Jauh Perjalanan
7. Moda perjalanan
8. Penggunaan Kendaraan
9. Guna Lahan di Tempat Tujuan

#### **2.4 TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH NTB TAHUN 2015**

Berdasarkan dokumen tatarawil NTB Tahun 2015 bahwa Kota Mataram termasuk dalam Prioritas pengembangan sistem jaringan transportasi perkotaan di Pulau Nusa Tenggara meliputi :

1. Pengembangan transportasi perkotaan berwawasan lingkungan dan berbasis wilayah
2. Kebijakan dan Program Aksi Penggunaan Bahan Bakar Alternatif di Sub Sektor
3. Transportasi Darat, serta Kebijakan Diversifikasi Bahan Bakar melalui 2, yaitu Pengembangan Bahan Bakar Gas dan Pengembangan Bio Fuel.
4. Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional perkotaan.
5. Pengembangan ACTS dan teknologi informasi untuk kepentingan lalu lintas di kawasan perkotaan.
6. Pengembangan fasilitas pemadu moda transportasi perkotaan.
7. Pembangunan fasilitas pendukung pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/BRT (Rambu, Marka, Shelter)
8. Pengembangan database dan profil transportasi perkotaan.
9. Sosialisasi/kampanye ketertiban lalu lintas dan angkutan perkotaan di Mataram,
10. Bantuan Teknis Kota Percontohan bidang transportasi perkotaan.

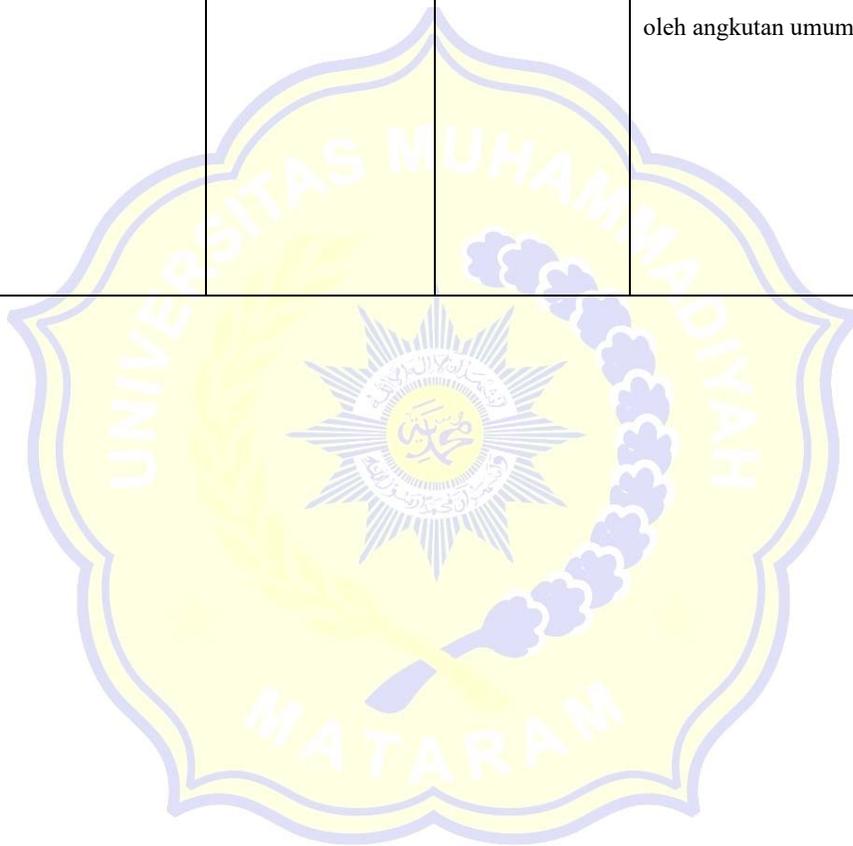
11. Pengadaan sarana angkutan perkotaan (bus) untuk pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/BRT
12. Pengembangan teknologi transportasi ramah lingkungan dan penggunaan energy alternatif

## 2.5 PENELITIAN TERDAHULU

**Tabel 2.2 Penelitian Terdahulu**

| No | Penulis /judul   | Variabel   | Metode analisis   | kesimpulan  |
|----|--|--|---|---|
| 1  | Iman Setiyohadi / Karakteristik Dan Pola Pergerakan Penduduk Kota Batam Dan Hubungannya Dengan Perkembangan Wilayah Hinterland | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kependudukan</li> <li>- Transportasi</li> <li>- Penggunaan lahan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sampeling</li> <li>- Analisis regresi</li> <li>- Uji kolerasi</li> </ul> | Berdasarkan hasil analisis bahwa penduduk memilih tempat tinggal dikawasan pusat kegiatan dikarenakan lebih dekat tempat kerja dan mendapatkan peluang usaha karena di Kawasan strategis  |
| 2  | Jihan Paul Engelberthus Anggoman / Studi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Damri Kota Manado                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penggunaan lahan</li> <li>- Transportasi</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tabulasi kuisisioner</li> <li>- Sampeling</li> <li>- Matriks</li> </ul>  | Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa pola pengguna bus damri di dominasi oleh pekerja dan tingkat pelayanan bus DAMRI sangat efektif dikarenakan waktu tunggu yang sebentar dan jalur/trayek bus DAMRI sangat pendek dikarenakan tata guna lahan yang di lewati oleh bus DAMRI adalah merupakan Kawasan permukiman, perkantiran, Pendidikan, perdagangan. |

|   |  |  |   |   |
|---|--|--|---|---|
| 3 | Marla Ayu K /<br>Evaluasi Efektivitas Dan Efesiensi Angkutan Umum di Kawasan Tembalang | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penggunaan lahan</li> <li>- Transportasi</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wawancara</li> <li>- Kuisisioner</li> <li>- Survei statis dan dinamis</li> </ul> | Berdasarkan hasil dari pengamatan dan hasil dari kuisisioner bahwa belum efektifnya angkutan umum dikawasan mambalang di karenakan pola pergerakan yang tidak merata mengakibatkan sebagian wilayah tidak terlayani oleh angkutan umum. |
|---|--|--|---|---|



## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **3.1 JENIS PENELITIAN**

Jenis penelitian pada penelitian kali ini bersifat kualitatif dan kuantitatif yaitu penelitian terapan yang di dalamnya mencakup penelitian yang ditemukan dilapangan yang dimana penelitian dengan pendekatan kualitatif dalam penelitian ini yaitu penelitian non matematis dengan proses menghasilkan data-data dari hasil temuan berupa pengamatan hasil observasi lapangan serta pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini menghasilkan temuan sejauh mana efektifitas angkutan umum Kota Mataram jenis bemo yang dilihat dari perhitungan matematis dengan cara melakukan perhitungan jumlah populasi serta penentuan jumlah sampel yang akan menjadi responden untuk pengisian kuisioner dan diolah dengan teknis analisis skala guttmen.

#### **3.1.1 Jenis Dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder.

##### **1. Jenis Data**

Menurut jenis data yang dibutuhkan pada penelitian ini terbagi atas dua yaitu:

- a. Data Kualitatif yang dimana merupakan data yang tidak berupa angka tetapi berupa kondisi kualitatif objek dalam ruang lingkup penelitian atau data yang tidak bisa langsung diolah dengan perhitungan tetapi dengan pendiskripsian, seperti :
  - Sebaran pusat pelayanan
  - Penggunaan lahan
  - Jaringan jalan
- b. Data Kuantitatif dimana jenis data ini berupa angka yang bisa langsung diolah dengan menggunakan metode perhitungan

matematik dan bisa juga dijabarkan dengan pendiskripsian, seperti bawah ini , yaitu :

- Jumlah penduduk
- Mata pencaharian penduduk
- Sebaran halte
- Sebaran fasilitas pelayanan

## 2. Sumber Data

Adapun sumber data yang didapatkan pada penelitian ini, yakni :

a. Data primer bersumber atau diperoleh langsung dari hasil survey atau pengamatan langsung lapangan di Kota Mataram yang merupakan objek penelitian. Adapun data primer meliputi :

- Maksud melakukan perjalanan.
- Pusat pelayanan
- Sebaran halte

b. Data Sekunder

Sedangkan untuk data sekunder bersumber atau diperoleh langsung dari dari instansi terkait yang ada khususnya di Kota Mataram berupa hasil publikasi seperti :

- penggunaan lahan.
- kependudukan.
- Trayek angkutan umum dalam kota.
- Jaringan jalan.
- Mata pencaharian
- Jumlah halte

Data sekunder yang diperoleh bersumber dari :

- BPS Kota Mataram
- Dinas Perhubungan Kota Mataram
- Dinas PU & Penataan Ruang Kota Mataram
- Bapeda Kota Mataram
- Organisasi Angkutan Darat Kota Mataram

### 3.2 VARIABEL PENELITIAN

Variabel adalah suatu yang berbentuk yang ditetapkan oleh peneliti dipelajari dengan seksama sehingga diperoleh informasi berupa data dan diolah dengan statistik sehingga dapat ditarik kesimpulan (Sujerweni dan Endrayanto, 2012).

Berdasarkan judul penelitian tentang analisis pola pergerakan masyarakat kota terhadap efektifitas angkutan umum (Bemo) menggunakan beberapa sumber dan dilakukan pengolahan variabel yang sesuai dengan lokasi penelitian yang berada di Kota Mataram yang bertujuan untuk mengetahui sejauh mana efektifitas angkutan umum (bemo) berdasarkan pola pergerakan masyarakat Kota Mataram. Untuk lebih jelasnya variable penelitian ini dapat dilihat pada tabel di bawah berikut :

**Tabel 3.1 Variabel Penelitian**

| <b>No.</b> | <b>Variabel</b>  | <b>Indikator</b>   |
|------------|------------------|--|
| (1)        | (2)              | (3)  |
| 1          | Kependudukan     | a. Social<br>b. Ekonomi<br>c. Pendidikan                         |
| 2          | Penggunaan Lahan | a. Sebaran pusat pelayanan<br>b. Sistem kegiatan tata guna lahan |

|   |              |   |
|---|--------------|---|
| 3 | Transportasi | <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sistem Kegiatan</li> <li>b. Sistem Jaringan</li> <li>c. Sistem Kelembagaan</li> </ul> |
|---|--------------|---|

*Sumber : Sintesis pustaka*

### 3.3 POPULASI DAN SAMPEL

Menurut Sugiyono (2013) menyatakan bahwa yang dimaksud dengan populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Populasi pada penelitian ini adalah masyarakat Kota Mataram yang dikarenakan untuk melihat pola pergerakannya terkait melihat sejauh mana efektifnya angkutan umum jenis bemo di Kota Mataram.

Sampel adalah sebagian dari populasi yang ingin diteliti yang ciri-ciri dan keberadaannya mampu mewakili atau menggambarkan ciri-ciri dan keberadaan populasi yang sebenarnya (Sugiarto, 2001). Menurut Arikunto (2002) penentuan jumlah sampel didasarkan atas beberapa pertimbangan yaitu:

- a. kemampuan peneliti dilihat dari waktu, dan tenaga.
- b. sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subyek, hal ini menyangkut banyak sedikitnya data yang hendak diperoleh dan
- c. besar kecilnya resiko yang ditanggung peneliti.

Sesuai dengan tujuan dan sasaran serta data yang dibutuhkan dalam penelitian ini maka teknik pengambilan sampel yang dilakukan dalam penelitian ini adalah random sampling, dimana setiap unit populasi memiliki kemungkinan (probabilitas) yang sama untuk diambil sebagai sampel dengan tujuan agar semua unit penelitian atau elementer dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Pengambilan sampel dilakukan kepada seluruh

masyarakat Kota Mataram yang merupakan lokasi penelitian dengan metode pengambilan sampel yaitu slovin sampel :

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

Dimana :

n : Sampel

N : Populasi

e : Tingkat kesalahan pengambilan sampel sebesar 10%

Jika di lihat dari jumlah populasi yang ada di Kota Mataram tahun 2020 sebanyak 486.715 jiwa maka jumlah sampelnya yaitu :

$$n = \frac{486.715}{1 + 486.715 (10\%)^2}$$

n = 100

Setelah diketemukannya jumlah sampel yang akan menjadi responden dalam penelitian ini maka dilanjutkan penyebaran kuisisioner di Kota Mataram dan selanjutnya akan ke tahap proses analisis data.

### 3.4 METODE PENGUMPULAN DATA

#### 1. Observasi

Pengumpulan data melalui pengamatan langsung dilapangan terhadap hal-hal yang terkait dengan kegiatan pola pergerakan masyarakat Kota Mataram terkait dengan angkutan umum dalam kota di Kota Mataram

#### 2. Survei Instansi

Pengambilan data dokumentasi dalam bentuk laporan melalui instansi yang terkait.

### 3.5 METODE ANALISIS DATA

Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini, maka metode analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu:

1. Analisis Kualitatif

Analisis kualitatif adalah analisis yang dilakukan dengan mendeskripsikan kondisi dan keadaan yang terjadi dilapangan, dimana data dan informasi mengenai pola sebaran pusat pelayanan, pergerakan masyarakat kota, sistem pelayanan angkutan umum Kota Mataram.

2. Analisis Kuantitatif

Analisis kuantitatif dilakukan dengan mengolah data dengan menggunakan analisis slovin sample untuk mengetahui jumlah sample yang selanjutnya akan menjadi responden pada penyebaran kuisisioner dengan teknik analisis skala guttman untuk mengukur sejauh mana efektifitas angkutan umum berdasarkan pola pergerakan masyarakat di Kota Mataram. Dengan demikian maka untuk mengetahui sejauh mana efektifitas angkutan umum (bemo) pada Kota mataram terkait dengan Pola pergerakannya terdapat beberapa pertanyaan yang akan di bagikan kepada 100 responden yang ada di Kota Mataram dan di buat berdasarkan variable pada penelitian ini, yaitu :

**Tabel 3.2 Angket Pertanyaan**

| No | Pertanyaan  | Jawaban |       |
|----|---|---------|-------|
|    |   | YA      | TIDAK |
| 1  | Apakah anda menemukan halte dilokasi sekitar rumah anda ?               |         |       |
| 2  | Apakah anda menemukan halte di sekitar tempat kerja anda ?              |         |       |
| 3  | Apakah anda menemukan angkutan umum (bemo) waktu anda berangkat kerja ? |         |       |
| 4  | Apakah anda menemukan angkutan umum (bemo) waktu anda pulang kerja ?    |         |       |

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
| 5  | Apakah anda menemukan halte di sekitar area pendidikan seperti tempat sekolah dan kampus ?  |  |  |
| 6  | Apakah anda menemukan halte di sekitar tempat pusat perdagangan Kota Mataram ?  |  |  |
| 7  | Apakah disaat anda berada di lokasi pusat perdagangan yang ada di Kota Mataram bisa menemukan angkutan umum (bemo) setiap waktu ? |  |  |
| 8  | apakah saat menggunakan angkutan umum (bemo) trayeknya di rasa efektif mengantarkan anda ke lokasi tempat tujuan ?                |  |  |
| 9  | Apakah menurut anda pola jaringan jalan yang ada di Kota Mataram memudahkan anda ke tempat tujuan ?                               |  |  |
| 10 | Apakah menurut anda fasilitas angkutan yang ada pada umum (bemo) sudah cukup memberikan kenyamanan ?                              |  |  |
| 11 | Menurut anda apakah tarif pada angkutan umum (bemo) dirasa efektif ?  |  |  |
| 12 | Menurut anda apakah saat menggunakan angkutan umum (bemo) bisa mengantarkan anda ke tempat tujuan dengan tepat waktu ?            |  |  |
| 13 | Apakah anda bisa menemukan angkutan umum (bemo) di saat hari libur / akhir pekan ?  |  |  |

Skala Guttman adalah skala yang hanya menyediakan dua pilihan jawaban, misalnya ya–tidak, baik–jelek, pernah–belum pernah, dan lain-lain ( Bahrn, Alifah, & Mulyono, 2018). Oleh karena itu data yang dihasilkan adalah data nominal, dimana jawaban positif diberi nilai 1 dan negatif diberi nilai 0.

Perhitungan skala guttman dilakukan dengan cara misalnya contoh pertanyaan yang diajukan seperti pada tabel diatas. Untuk mengetahui posisi persentase jawaban “ya” yang diperoleh dari kuisisioner survei maka dihitung terlebih dahulu kemudian ditempatkan dalam rentang skala pesentase sebagai berikut:

Nilai jawaban “YA” = 1

Nilai jawaban “TIDAK” = 0

Dikonversikan dalam persentase :

Jawaban “YA” :  $1 \times 100\% / 1300$

Jawaban “TIDAK” :  $0 \times 100\% / 0$  ( sehingga tidak perlu dihitung)

Dari analisis Skala Guttman, titik kesesuaian diatas 55% sampai 100% dikatakan sesuai sedangkan dibawah 55% dikatakan tidak sesuai.

Dari penyebaran angket tersebut, maka akan dikelompokkan menjadi dua kriteria jawaban yaitu “YA” dan “TIDAK” untuk menetapkan efektif atau tidaknya angkutan umum (bemo) jika dilihat dari Pola pergerakan masyarakat kota pada Kota Mataram. Oleh karena itu dilakukan dengan menetapkan dua kategori dengan nilai interval dikatakan Cukup efektif jika skor jawaban “YA” >55% namun dikatakan kurang efektif jika dengan nilai interval <55%. Namun jika pertanyaan kuisioner hanya dengan jawaban yang sama yaitu “YA” dan “TIDAK” maka penentuan intervalnya akan tetap pada nilai 50%, untuk setiap masing – masing dari setiap pertanyaan oleh sebab itu penelitian maka kali ini dilakukan juga penentuan skoring pada kriteria objek atau masing-masing pertanyaan pada angket dengan rumus :

$$I = R : K$$

I = Interval

R = Range = Skor tertinggi – skor terendah

K = Kategori = Jumlah kriteria jawaban

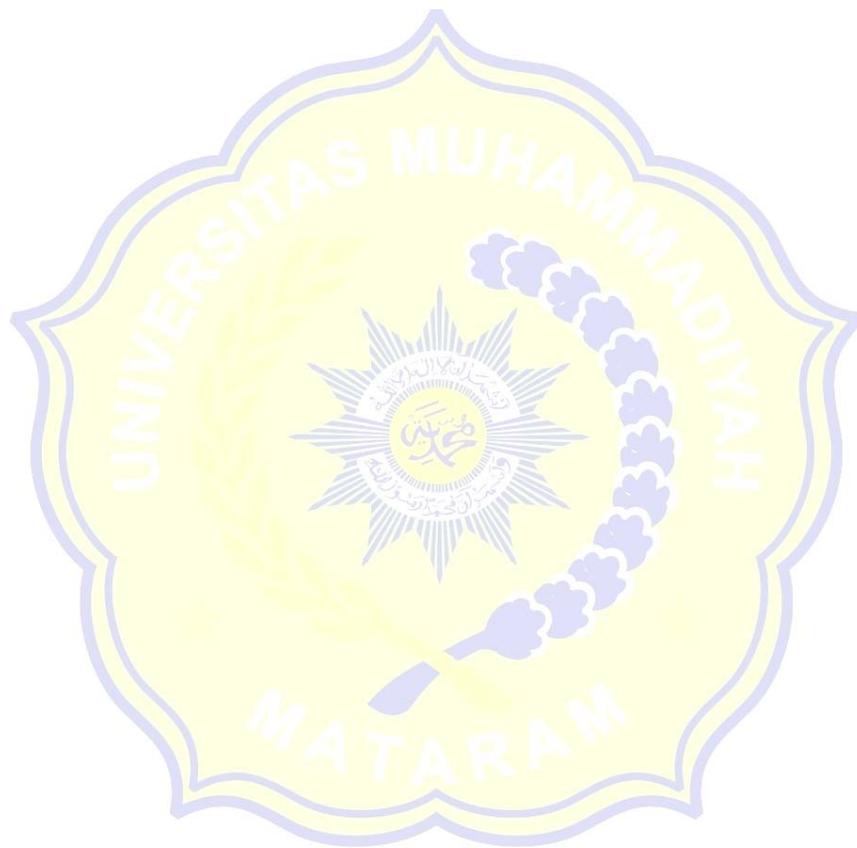
Hasil angket yang didapatkan maka selanjutnya akan dilakukan perhitungan persentase untuk melihat sejauh mana efektifitas angkutan umum (bemo) Kota Mataram terkait pola pergerakan masyarakatnya yaitu dengan standar nilai seperti di bawah ini :

76% - 100% = Sangat Efektif

56% - 75% = Cukup Efektif

40% - 55% = Kurang Efektif

Kurang dari 40% = Tidak Efektif



### 3.6 DESAIN SURVEI

Tabel 3.3 Desain Survei

| No | Tujuan  | Variabel         | Sub Variabel                  | Indikator   | Data Yang Di Perlukan  | Sumber Data                      | Metode Pengambilan Data         | Analisis Yang Di Gunakan        | Metode Yang Digunakan          |
|----|---|------------------|-------------------------------|---|--|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| 1  | Menganalisis Pola Pergerakan Masyarakat Berdasarkan Sebaran Pusat Pelayanannya  | Kependudukan     | Motivasi Bergerak             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sosial</li> <li>• Ekonomi</li> <li>• Pendidikan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jumlah Penduduk</li> <li>- Mata Pencaharian Penduduk</li> </ul>   | Bps Kota Mataram & Survei Primer | Survei Sekunder & Survei Primer | Analisis Deskriptip Kualitatif  | Observasi Lapangan             |
|    |   | Penggunaan Lahan | Struktur Kota                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebaran Pusat Pelayanan</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- RTRW Kota Mataram</li> </ul>  | PU Kota Mataram & Survei Primer  |                                 |                                 |                                |
| 2  | Mengetahui Sejauh Mana Efektivitas Pelayanan Angkutan Umum Kota Mataram Terkait | Transportasi     | Sistem Transportasi Perkotaan | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistem Jaringan</li> <li>• Sistem Kelembagaan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jaringan Jalan</li> <li>- Trayek Angkutan Kota</li> <li>- Sebaran Halte</li> <li>- Jam Operasional</li> </ul> | Dinas Perhubungan Kota Mataram   |                                 | Analisis Deskriptip Kuantitatif | Observasi Lapangan Kuisisioner |