BAB 3
KONDISI JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH

3.1. BANGKITAN – TARIKAN PERGERAKAN

Pada studi ini Propinsi DIY dibagi menjadi 29 zona internal. Penetapan zona ini didasarkan unit satu kecamatan atau gabungan beberapa kecamatan yang menunjukkan karakter bangkitan/tarikan pergerakan yang amat menonjol. Seluruh pembagian zona internal dapat dilihat pada Tabel 3.1

Tabel 3. 1. Pembagian Zona Internal dalam Wilayah Studi

Zone	Kecamatan
1	Mantrijeron, Kraton, Mergangsan, Umbulharjo, Kotagede, Gondokusuman, Danurejan, Pakualaman, Gondomanan, Ngampilan, Wirobrajan, Gedongtengen, Jetis, Tegalrejo (Kota Yogyakarta), Gamping, Mlati, Depok, (Kab.Sleman), Sewon, Kasihan, Banguntapan (Kab.Bantul)
2	Sleman, Tempel (Kabupaten Sleman)
3	Wates, Panjatan (Kabupaten Kulonprogo)
4	Temon, Kokap (Kabupaten Kulonprogo)
5	Pengasih (Kabupaten Kulonprogo)
6	Girimulyo, Nanggulan (Kabupaten Kulonprogo)
7	Samigaluh, Kalibawang (Kabupaten Kulonprogo)
8	Sentolo (Kabupaten Kulonprogo), Sedayu (Kabupaten Bantul)
9	Srandakan, Pandak, Sanden (Kabupaten Bantul), Lendah, Galur (Kab.Kulonprogo)
10	Pundong, Bambanglipuro, Kretek (Kabupaten Bantul)
11	Moyudan, Minggir (Kabupaten Sleman)
12	Imogiri, Jetis, Pleret (Kabupaten Bantul)
13	Bantul (Kabupaten Bantul)
14	Pajangan (Kabupaten Bantul)
15	Godean, Seyegan (Kabupaten Sleman)
16	Turi, Pakem, Cangkringan (Kabupaten Sleman)
17	Ngemplak, Ngaglik (Kabupaten Sleman)
18	Dlingo (Kabupaten Bantul)
19	Prambanan, Kalasan, Berbah (Kabupaten Sleman)
20	Piyungan (Kabupaten Bantul), Patuk (Kabupaten Gunung Kidul)
21	Gedangsari, Nglipar (Kabupaten Gunung Kidul)
22	Semin, Ngawen (Kabupaten Gunung Kidul)
23	Playen (Kabupaten Gunung Kidul)
24	Wonosari, Semanu (Kabupaten Gunung Kidul)
25	Ponjong, Karangmojo (Kabupaten Gunung Kidul)

Tabel 3. 1. (lanjutan)

Zone	Kecamatan
26	Tepus (Kabupaten Gunung Kidul)
27	Rongkop (Kabupaten Gunung Kidul)
28	Panggang (Kabupaten Gunung Kidul)
29	Paliyan, Saptosari (Kabupaten Gunung Kidul)

Sumber: Analisis, 2004

Bangkitan dan tarikan pergerkan dibedakan untuk kendaraan angkutan barang dan angkutan penumpang. Bangkitan pergerakan merupakan seluruh pergerakan yang dihasilkan/diproduksi dan berasal dari suatu zona tertentu. Sedangkan tarikan pergerakan merupakan jumlah seluruh pergerakan yang tertarik/menuju ke sutu zona tertentu. Besarnya bangkitan/tarikan pergerakan ini sangat dipengaruhi oleh tataguna lahan, karakteristik penduduk dan sistem transportasi yang tersedia. Tabel 3.2 menunjukkan besarnya bangkitan – tarikan pergerakan penumpang yang disajikan dalam matrik asal-tujuan kendaraan penumpang kondisi saat ini yang diilustrasikan dalam Gambar 3.1. Dari Tabel 3.2 terlihat bahwa 5 zona yang membangkitkan pergerakan paling besar adalah zona 1 (Kota Yogyakarta dan sekitarnya), Zona 9, 12, 23 dan 24. Sedangkan 5 Zona yang menarik perjalanan terbesar adalah Zona 1 , Zona 9, 12, 19 dan 24.

Zona 1 merupakan aglomerasi Kota Yogyakarta dengan beberapa kecamatan di Kabupaten Sleman dan Bantul yang berdekatan langsung dengan Kota Yogyakarta. Zona ini merupakan zona penarik dan pembangkit pergerakan terbesar mengingat zona ini merupakan pusat kegiatan ekonomi dan permukiman di Propinsi DIY. Zona 9 merupakan gabungan Kecamatan Srandakan, Pandak, Sanden (Kab. Bantul), Lendah dan Galur (Kab. Kulon Progo). Zona ini juga sebagai pembangkit dan penarik pergerakan yang besar dan merupakan sentra-sentra industri dan pertanian disamping perikanan.

Zona 12 yang terdiri dari Kec. Imogiri, Jetis dan Pleret di Kab. Bantul juga memiliki bangkitan dan tarikan pergerakan yang besar. Zona ini merupakan sentra industri kerajinan dan terkenal dengan keberadaan makam raja-raja Mataram. Zona 24 merupakan pembangkit dan penarik pergerakan yang cukup besar di Kecamatan Wonosari dan Semanu Kabupaten Gunungkidul. Sebagai ibukota kabupaten, Wonosari juga merupakan pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan yang banyak menarik pergerakan dari wilayah sekitarnya. Zona 23 yaitu kecamatan Playen (Kabupaten Gunungkidul) merupakan zona pembangkit dan pergerakan. Zona 19 yaitu Kecamatan Prambanan, Kalasan dan Berbah (Kab. Sleman) merupakan penarik pergerakan yang besar pula. Zona ini merupakan kawasan wisata Candi Prambanan dan Kalasan yang sangat terkenal.

Pergerakan kendaraan barang ditunjukkan dalam Tabel 3.3 yaitu matrik asal tujuan kendaraan barang eksisting.

Tabel 3. 2. Matrik Angkutan Penumpang

Tabel 3. 3. Matrik Angkutan Barang

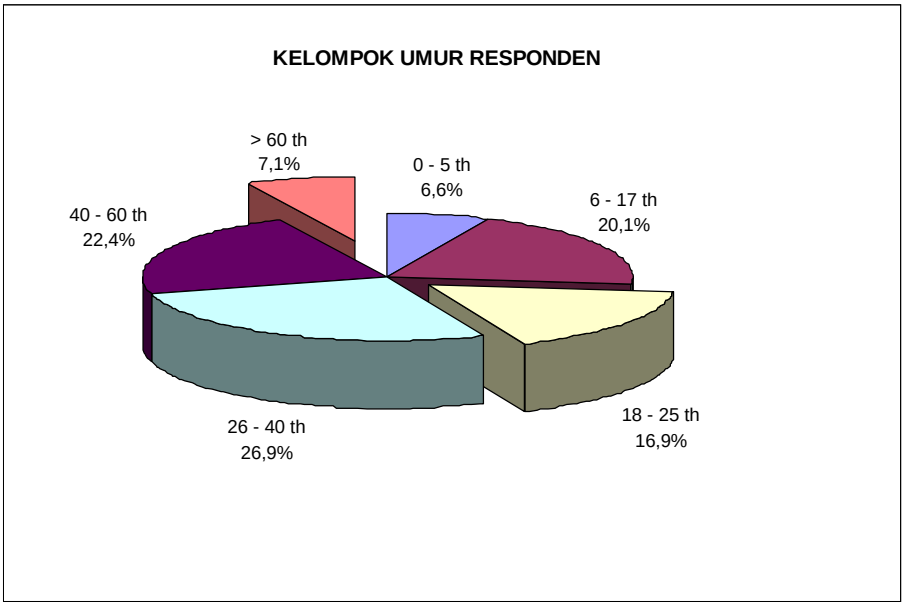
Gambar 3. 1. Desire line Pergerakan penumpang di Propinsi DIY (smp/hari)

Gambar 3. 2. Desire line Pergerakan Angkutan Barang di Propinsi DIY (smp/hari)

Dari Tabel 3.2 terlihat ada 5 zona yang merupakan pembangkit dan penarik pergerakan barang yang dominan, yaitu zona 1, 9, 12, 19 dan 24. Zona 1 adalah gabungan kecamatan yang ada di Kota Jogja dan merupakan pusat kegiatan perekonomian, pendidikan dan pemerintahan. Zona 9 dan 12 yaitu beberapa kecamatan di Kabupaten Bantul dan Kabupaten Kulon Progo merupakan daerah penghasil Pertanian dan Perikanan yang cukup potensial, sedangkan zona 19 merupakan daerah tujuan wisata di terutama Kecamatan Prambanan yang memiliki tempat wisata berskala nasional dan internasional yaitu Candi Prambanan dan Candi Kalasan. Zona 24 adalah Kota Wonosari dan Kecamatan Semanu di Kabupaten Gunungkidul. Kota Wonosari merupakan ibukota dari Kabupaten Gunungkidul yang juga merupakan pusat perkenomian dan pemerintahan tingkat kabupaten.

3.2. KARAKTER PERGERAKAN DAN KESESUAIANNYA DENGAN PENYEDIAAN PELAYANAN TRANSPORTASI

Dari hasil survey *home based interview* yang telah dilaksanakan terlihat bahwa struktur usia responden cukup beragam, seperti terlihat pada Gambar 3.3 dan Tabel 3.4.



Gambar 3. 3. Komposisi responden berdasarkan umur

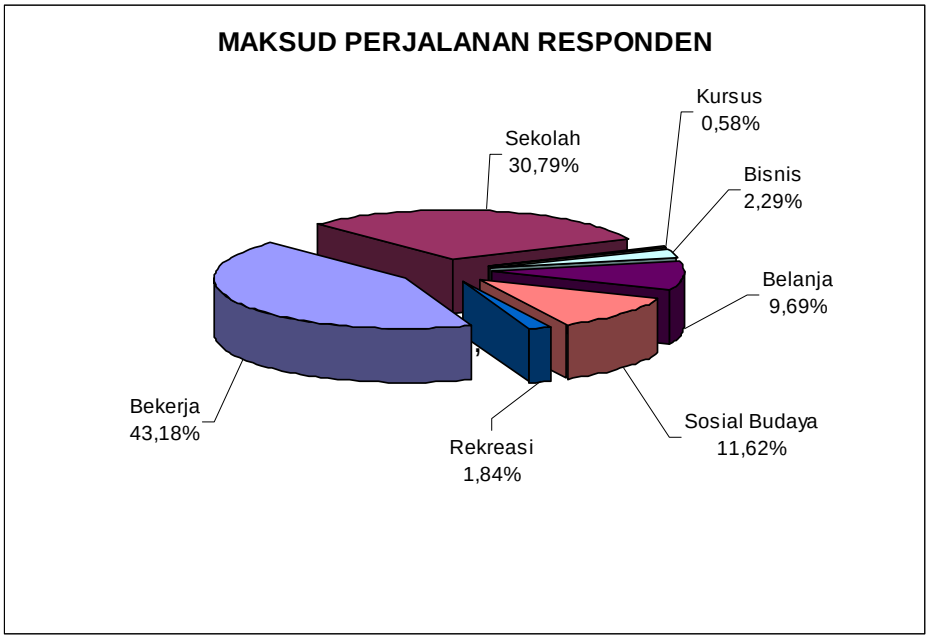
Sumber : Survey Primer, 2004, diolah

Tabel 3. 4. Struktur usia responden

Usia	%
≤ 25 tahun	43,6
26-40 tahun	26,9
40-60 tahun	22,4
> 60 tahun	7,1%

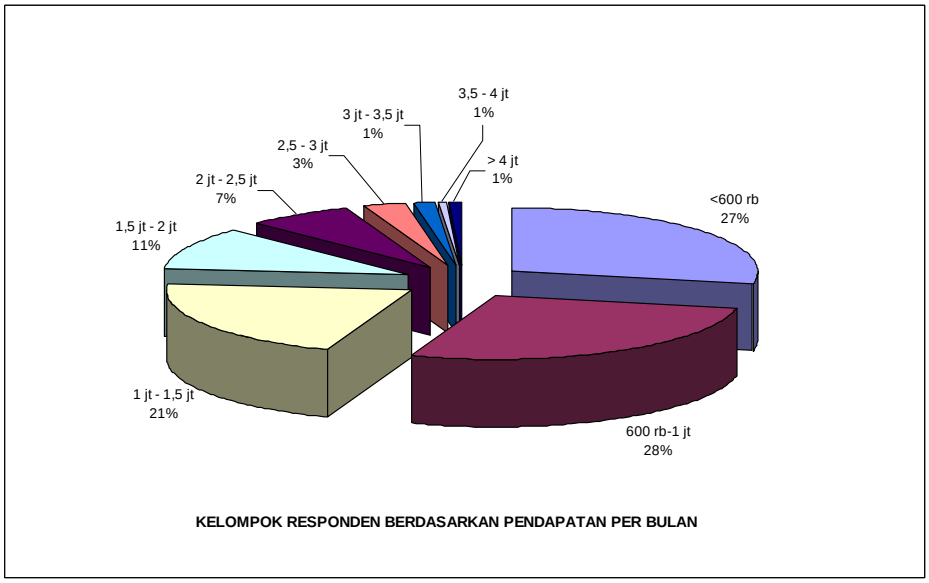
Sebagian besar responden (70,5%) responden memiliki usia kurang dari 40 tahun. Usia tersebut merupakan masa seseorang sangat produktif kerja dan dari sisi mobilitas memiliki tingkat mobilitas yang tinggi sehingga akan berpengaruih dalam upaya penyediaan sarana transportasi. Berdasarkan maksud perjalanan responden, 43,18 % untuk bekerja, 30,79% sekolah, 11,62% sosial budaya, 9,69% belanja, 2,29% bisnis, 1,84% rekreasi dan 0,54%. Dari data tersebut di

atas terlihat bahwa sebagian besar (73,97%) perjalanan untuk bekerja dan sosial yang merupakan kegiatan yang bersifat reguler/teratur dan tentu saja menuntut ketersediaan sarana transportasi yang cukup setiap hari (lihat Gambar 3.4)



Gambar 3. 4. Maksud perjalanan responden

Gambaran pendapatan responden per bulan adalah 55% kurang dari 1 juta, 32% 1-2 juta, 12% 2-4 juta dan hanya 1% berpenghasilan lebih dari 4 juta. Dominasi penghasilan responden 55% kurang dari 1 juta rupiah (lihat Gambar 3.5). Kondisi penghasilan tersebut tentu saja akan berpengaruh dalam hal kemampuan responden dalam mendapatkan layanan angkutan. Pendapatan 1 juta per bulan untuk sebuah keluarga tentunya sangat terbatas sekali sehingga alokasi untuk biaya transport akan semakin terbatas pula.



Gambar 3. 5. Penghasilan Responden per bulan

Dari jenis kendaraan yang digunakan oleh responden dalam melakukan perjalanan terlihat gambaran sebagai berikut :

Tabel 3. 5. Jenis Kendaraan yang digunakan responden untuk beraktivitas

Jenis Kendaraan	Prosentase
Jalan kaki ke tujuan	13,1%
Sepeda	15,0%
Becak	0,3%
Sepeda Motor	47,6%
Ojek	0,1%
Sedan, Colt, S. Wagon dll.	8,2%
Bis Sedang	8,3%
Bis Besar	0,7%
Angkot	5,2%
Taksi	0,1%
Kend. Antar Jemput	1,4%

Pergerakan penumpang dan atau barang menggunakan kereta api dilayani oleh 2 stasiun besar di Kota Yogyakarta yaitu Stasiun Tugu dan Stasiun Lempuyangan. Stasiun Tugu khusus melayani perjalanan penumpang kereta api kelas bisnis dan eksekutif. Sedangkan Stasiun Lempuyangan melayani perjalanan penumpang dengan kereta api kelas ekonomi dan pergerakan barang. Jumlah pergerakan penumpang dan barang di kedua stasiun tersebut dapat dilihat pada Tabel 3.6 dan Tabel 3.7 dan Gambar 3.6.

Tabel 3. 6. Jumlah Penumpang dan Barang dengan KA di D.I Yogyakarta

Tahun	Penumpang (orang)	Barang (ton)
1999	2.145.937	-
2000	4.298.274	664.903
2001	4.197.668	874.553
2002	1.996.898	947.171
2003	1.699.595	879.806

Sumber : D.I.Y dalam angka 2002 dan Program & Realisasi Pendapatan DAOP VI Yk 2003

Tabel 3. 7. Jumlah Penumpang Berbagai Route di DAOP VI Yogyakarta tahun 2003

Route	Penumpang
Yogyakarta – Jakarta	1.295.493
Yogyakarta – Surabaya	276.720
Yogyakarta – Solo	395.796
Yogyakarta – Bandung	369.983

Sumber : Realisasi Pendapatan DAOP VI Yk 2003

Kinerja pelayanan angkutan kereta api ditunjukan oleh nilai *load factor* rata-rata rangkaian kereta api untuk jenis pelayanan tertentu dan ketepatan jadwal perjalanan dan realisasi jadwal perjalanan. Dari data yang ada, *load factor* beberapa kereta api yang ada di Daerah Operasi (DAOP) VI Yogyakarta cukup tinggi yaitu berkisar antara 40%-85%.,

bahkan untuk kereta api lokal Prambanan Ekspres (Prameks) *load factornya* bisa mencapai 100% (sumber: Program dan Realisasi Pendapatan tahun 2003, DAOP 6 Yogyakarta).

Permasalahan yang muncul adalah keberadaan fasilitas pergudangan di stasiun lempuyangan yang juga berfungsi sebagai terminal barang. Lokasi stasiun yang ada ddi pusat kota menyebabkan tarikan kendaraan besar pengangkut barang untuk mendistribusikan barang yang tiba di Stasiun Lempuyangan. Kegiatan bongkar muat barang dari KA ke kendaraan besar (truck) dan pergerakan truk-truk besar tersebut sangat mengganggu arus lalu lintas di sekitar Stasiun Lempuyangan khususnya dan jaringan jalan di Kota Yogyakarta pada umumya. Mestinya perlu dipikirkan kemungkinan penyediaan terminal barang di tempat yang lebih minimal dampak negatifnya seperti misalnya di luar pusat kota.

Disamping itu keberadaan stasiun KA di Maguwo yang letaknya berdekatan dengan Bandara Adisucipto sangat dimungkinkan sekali untuk dikembangkan menjadi bagian dari terminal angkutan udara yang bersifat multi moda sehingga penumpang pesawat bisa memanfaatkan KA untuk menuju dan meninggalkan Bandara sesuai dengan route yang tersedia.

Perjalanan jarak jauh menggunakan moda angkutan udara memiliki sebaran pergerakan penumpang dan barang seperti terlihat pada Tabel 3.8 dan diilustrasikan Gambar 3.7 dan Gambar 3.8.

Tabel 3. 8. Distribusi Penumpang dan Barang di Bandara Adisucipto tahun 2002

Tujuan	Penumpang		Barang (kg)
	Datang		

Gambar 3. 10. Prasarana Jaringan Transportasi Jalan Eksisting

Gambar 3. 11. Prasarana Jaringan Transportasi Jalan Rel Eksisting

Gambar 3. 12. Rute Angkutan Kota dalam Propinsi (AKDP)

Gambar 3. 13. Rute Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP)

3.5. PERMASALAHAN POKOK SAAT INI

Berikut adalah beberapa permasalahan yang terkait dengan sarana dan prasarana transportasi, lalu lintas, angkutan umum, dan angkutan barang yang dapat diidentifikasi.

Tabel 3. 12. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Transportasi dan Lalulintas

Masalah	Kemungkinan penyebab	Alternatif solusi
1. Kesemrawutan dan kemacetan lalu lintas di jaringan jalan pusat kota	1. Tingkat pertumbuhan lalulintas tinggi sehingga kapasitas jalan terlampaui 2. Tercampurnya pergerakan kendaraan bermotor dan tidak bermotor 3. tidak tertatanya kegiatan di tepi jalan 4. kegiatan PKL di trotoar yang melimpah ke badan jalan 5. keberadaan parker di badan jalan yang sangat banyak dilihat dari sisi waktu dan lokasi	1. Menenkan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi dengan mengupayakan daya tarik angkutan umum 2. Pemisahan jalur khusus kendaraan tidak bermotor pada jalan-jalan yang padat lalulintasnya 3. Perda tentang penataan kegiatan di tepi jalan terutama di pusat kota 4. Membatasi ruang trotoar untuk kegiatan PKL dan penataan lokasi kegiatan PKL 5. a) Pembatasan lokasi dan waktu parker di badan jalan b) Implementasi Perda tentang pengaturan parker yang lebih konsisten dan kontinyu
2. Aksesibilitas wilayah dalam propinsi belum merata	1. Belum terpadunya berbagai moda dari sisi jenis moda (umum/pribadi), lokasi dan waktu pelayanan 2. Belum tersedia sarana dan prasarana transportasi yang memadai 3. Kesulitan jangkauan akibat kondisi medan	1. Memadukan operasi berbagai moda yang ada 2. Penyediaan sarana dan prasarana untuk membuka isolasi 3. Penyediaan sarana yang sesuai dengan kondisi medan
4. Akses ke luar wilayah propinsi belum optimal	1. Sarana dan prasarana transportasi masih sangat terbatas 2. Terputusnya jaringan jalan yang ada	1. Peningkatan kuantitas dan kualitas sarana/prasarana transportasi baik melalui moda JR, JKA, Udara dan Laut 2. Membuka jaringan-jaringan jalan yang terputus
5. Polusi udara akibat transport meningkat	1. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tinggi 2. Kondisi kendaraan yang tua dan tidak terpelihara	1. Mndorong peningkatan pengguna kendaraan yang efisien dan ramah lingkungan 2. Pemberlakuan control kendaraan (emisi kendaraan) yang lebih ketat

Sumber : Analisis Konsultan, 2004

Tabel 3. 13. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Sarana Prasarana Transportasi

Masalah	Kemungkinan Penyebab	Alternatif solusi
I. Transportasi Darat • Overload-nya volume lalulintas terhadap kapasitas jalan di beberapa ruas jalan	• Penataan jaringan jalan belum optimal	• Operasionalisasi Teknik-teknik TDM : cycle lane, road pricing, car pooling, park and ride
• Terjadinya isu kesenjangan spasial antara wilayah utara, tengah dan selatan (wilayah selatan terkesan menjadi daerah marginal)	• Jaringan jalan di wilayah selatan belum berkembang	• Pengembangan jaringan lintas selatan diharapkan dapat mengurangi kemarginal-an wilayah selatan
• Buruknya pelayanan transportasi di terminal	• Sistem pengelolaan terminal belum baik • Di beberapa terminal masih belum tersedia lahan yang cukup • Belum terpadunya perpindahan antar moda	
• Simpang-simpang tak memenuhi standar	• Penyalahgunaan fungsi simpang; kapasitas simpang sdh tidak mampu melayani volume lalulintas	• Perlu strategi penanganan simpang yang baru
• Penyalahgunaan ruas-ruas jalan (untuk kegiatan perdagangan; bongkar muat barang; naik/turun penumpang dll	• Tidak tegasnya sanksi yang diberikan terkait dgn penyalahgunaan ruas jalan	• Perlunya regulasi yang jelas terkait pemanfaatan ruas jalan
• Kep. Jalan Kereta Api belum optimal	• Jalur lintasan KA masih terbatas	• pengembangan jalur ganda KA • penambahan route-route pelayanan
II. Transportasi Laut Tidak ada pelayanan angkutan penumpang dan barang	• Tidak memiliki fasilitas pelayanan angkutan laut seperti pelabuhan • Belum tersedianya jaringan jalan pendukung yang memadai ke lokasi pelabuhan	1. Mengembangkan pelayanan angkutan laut baik bagi angkutan orang dan barang 2. Mengembangkan jaringan jalan pendukung ke lokasi pelabuhan
III. Transportasi Udara Prasarana bandara semakin terbatas	• Meningkatnya lalulintas penumpang dan barang • Perubahan status bandara menjadi bandara internasional	• Rencana pemindahan lokasi latihan penerbangan militer ke Gading • Pengembangan fasilitas bandara (terminal, tempat parker) sesuai dengan master plan

Sumber : Analisis Konsultan, 2004

Tabel 3. 14. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Angkutan Umum (AU)

Masalah	Kemungkinan Penyebab	Alternatif Solusi
1. Seluruh wilayah belum terlayani AU secara merata	1. Jangkauan pelayanan AU belum merata 2. Kondisi medan yang sulit membatasi pelayanan	
2. Pelayanan AU masih buruk	1. Manajemen pengelolaan	1. Penetapan standar mutu pelayanan = jam operasi, frekuensi pelayanan, jadwal operasi, standar kenyamanan, jaminan keselamatan, dll
3. Kondisi fisik AU buruk	1. Peremajaan angkutan umum	1. Penyediaan/peremajaan armada angkutan umum dengan sistem kerjasama antara masyarakat dengan swasta
4. Pergantian moda tidak mudah	1. Sistem halte/terminal yang tidak tertata baik 2. Belum tersedianya sistem pelayanan multimoda dari aspek waktu, lokasi dan pelayanan	1. Penataan halte/terminal sesuai dengan karakter perjalanan yang ada 2. Mengembangkan sistem pelayanan angkutan yang bersifat multi moda
5. Peran terminal kurang optimal	1. Pemilihan lokasi tidak tepat 2. Kurang didukung sarana/prasarana transportasi untuk pencapaian terminal	1. Penataan/pemilihan lokasi terminal yang didukung oleh sarana prasarana transport yang memadai
6. Perilaku pengemudi AU masih buruk	1. Sifat dan sikap pengemudi 2. Penegakan hukum yang tidak konsisten 3. Motivasi mencari penumpang sebanyak-banyaknya (akibat sistem setoran yang diberlakukan)	1. Penegakan hukum yang lebih konsisten 2. Pencabutan SIM bagi pengemudi yang sering tidak disiplin 3. Merubah model/sistem pengelolaan angkutan umum yang tidak berbasis setara

Sumber : Analisis Konsultan, 2004

Tabel 3. 15. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Angkutan Barang

Masalah	Kemungkinan Penyebab	Alternatif Solusi
1. Angkutan barang dengan kendaraan besar masuk ke pusat kota mengakibatkan gangguan lalulintas dan permasalahan parkir	1. Lintasan angkutan barang belum diatur secara tegas	1. Penentuan lintasan angkutan barang di setiap kabupaten dan kota
2. Terminal angkutan barang dan sistem pergudangan di pusat kota	2. Akibat berfungsinya Stasiun Lempuyangan Yogyakarta sebagai terminal angkutan barang	2. Pemindahan dan penataan lokasi terminal barang dan sistem pergudangan ke lokasi dengan tingkat gangguan lalulintas dan lingkungan minimal
3. Beban angkutan yang berlebihan	Kontrol terhadap beban muatan angkutan barang tidak berjalan baik	Revitalisasi peran jembatan timbang
4. Angkutan barang melalui KA, Pesawat dan kapal belum berkembang	Kendala sarana prasarana pendukung	Mengembangkan sistem pelayanan angkutan barang melalui moda KA, udara dan laut

Sumber : Analisis Konsultan, 2004

BAB 3 1
KONDISI JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH 1
3.1. BANGKITAN – TARIKAN PERGERAKAN 1
3.2. KARAKTER PERGERAKAN DAN KESESUAIANNYA DENGAN PENYEDIAAN PELAYANAN TRANSPORTASI 7
3.3. MODA UNGGULAN 14
3.4. OUTLET WILAYAH 17
3.5. PERMASALAHAN POKOK SAAT INI 22

Tabel 3. 1. Pembagian Zona Internal dalam Wilayah Studi 1
Tabel 3. 1. (lanjutan) 2
Tabel 3. 2. Matrik Angkutan Penumpang 3
Tabel 3. 3. Matrik Angkutan Barang 4
Gambar 3. 1. Desire line Pergerakan penumpang di Propinsi DIY (smp/hari) 5
Gambar 3. 2. Desire line Pergerakan Angkutan Barang di Propinsi DIY (smp/hari) 6
Gambar 3. 3. Komposisi responden berdasarkan umur 7
Tabel 3. 4. Struktur usia responden 7
Gambar 3. 4. Maksud perjalanan responden 8
Gambar 3. 5. Penghasilan Responden per bulan 8
Tabel 3. 5. Jenis Kendaraan yang digunakan responden untuk beraktivitas 9
Tabel 3. 6. Jumlah Penumpang dan Barang dengan KA di D.I Yogyakarta 9
Tabel 3. 7. Jumlah Penumpang Berbagai Route di DAOP VI Yogyakarta tahun 2003 9
Tabel 3. 8. Distribusi Penumpang dan Barang di Bandara Adisucipto tahun 2002 10
Gambar 3. 6. Volume pergerakan penumpang Moda KA 11
Gambar 3. 7. Volume pergerakan penumpang tiap rute di Bandara Adisutjipto - Yogyakarta 12
Gambar 3. 8. Volume pergerakan barang tiap rute di Bandara Adisutjipto – Yogyakarta 13
Tabel 3. 9. Data lalulintas di Pantai Sadeng, Gunungkidul 14
Tabel 3. 10. Karakter Perjalanan di Prop. DIY 15
Gambar 3. 9. Penggunaan Kendaraan di Propinsi DIY 16
Tabel 3. 11. Lokasi dan Kondisi Outlet Wilayah DIY 17
Gambar 3. 10. Prasarana Jaringan Transportasi Jalan Eksisting 18
Gambar 3. 11. Prasarana Jaringan Transportasi Jalan Rel Eksisting 19
Gambar 3. 12. Rute Angkutan Kota dalam Propinsi (AKDP) 20
Gambar 3. 13. Rute Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP) 21
Tabel 3. 12. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Transportasi dan Lalulintas . 22
Tabel 3. 13. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Sarana Prasarana Transportasi 23
Tabel 3. 14. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Angkutan Umum (AU) 24
Tabel 3. 15. Identifikasi Permasalahan yang Terkait dengan Angkutan Barang 25