

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Sistem transportasi adalah merupakan suatu bentuk keterkaitan antara penumpang, barang, sarana, dan prasarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan baik secara alami maupun rekayasa. Karakteristik lokasi prasarana yang tetap seperti terminal, ruas jalan dan persimpangan jalan harus diikutsertakan dalam analisis, karena pelayanan transportasi tidak ada disetiap tempat dan dari jenis dan kualitas yang sama, terutama dilakukan dengan menggunakan konsep jaringan transportasi yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan perjalanan (Warpani, 1990).

Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju maupun negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia. Permasalahan transportasi yang sudah ada sejak dulu (sejak tahun 1960-an) tingkat kualitas yang jauh lebih parah dan kuantitas yang lebih besar (Ofyar Z. Tamin, 1997)

Wilayah negara sedang berkembang menghadapi permasalahan transportasi dan beberapa diantaranya dalam masa kritis. Permasalahan yang terjadi bukan saja disebabkan oleh terbatasnya prasarana transportasi yang ada tetapi sudah ditambah lagi dengan permasalahan seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang sangat cepat, terbatasnya sumberdaya, baik kualitas maupun kuantitas, tingkat disiplin yang rendah dan lemahnya sistem perencanaan sehingga membuat permasalahan transportasi menjadi semakin parah (Ofyar Z. Tamin, 1997).

Kebijakan dan regulasi yang biasanya disusun dalam rangka mencapai tujuan-tujuan kemasyarakatan lainnya akan bisa mempengaruhi proses perencanaan transportasi. Kota-kota yang menderita akibat kemacetan dan polusi mungkin akan memiliki kebijaksanaan lalu lintas. Hal ini akan mempengaruhi teknik-teknik pembangkitan, distribusi, perjalanan atau bahkan perubahan moda dan pelimpahan rute. Perencanaan transportasi perlu dilaksanakan secara komprehensif dengan selalu melihat keterkaitan dengan aspek-aspek kebijakan dan regulasi (BAPPEDA, 2000).

Perkembangan wilayah Kota Karawang sangat dipengaruhi oleh perkembangan sarana serta prasarana transportasi, karena kegiatan mobilitas penduduk yang terjadi di Kota Karawang paling dominan menggunakan prasarana angkutan kota. Wilayah yang berada dibagian utara kota yang dilalui jaringan jalan arteri primer memperlihatkan perkembangan yang relatif pesat dibandingkan wilayah yang tidak dilalui jaringan jalan arteri primer sehingga keberadaan jalur jalan tersebut sangat strategis bagi perkembangan wilayah. Jalur utama tersebut merupakan jalur jalan regional arteri primer yang menghubungkan ke berbagai pusat-pusat kegiatan serta mempunyai akses yang relatif tinggi sehingga akan lebih memberikan daya tarik bagi kegiatan penduduk. Wilayah tersebut yaitu meliputi Kelurahan Plumbonsari, Tanjungpura, Karangpawitan. Namun wilayah tersebut sangat rentan terhadap terjadinya kemacetan dikarenakan jaringan jalan arteri primer tersebut melewati pusat kegiatan lokal, sehingga sangat mengganggu kegiatan satu sama lain (RUTRK Kab. Karawang, 2000-2010).

Pelayanan rute transportasi angkutan kota di Kota Karawang sangat mempengaruhi arah dari perkembangan kota itu sendiri, maka kebijakan yang disusun harus direncanakan dengan baik agar supaya tidak terjadi masalah lain. Seiring dengan meningkatnya jumlah manusia penduduk maka wilayah-wilayah pusat kegiatannya berkembang mengekspansi ke pinggiran-pinggiran wilayah, sedangkan kawasan yang terisolir menjadi semakin berkurang dan jarak kawasan menjadi semakin berkurang. Hal tersebut dapat terjadi apabila fasilitas pelayanan transportasinya mendukung, baik kualitas moda angkutan maupun kuantitasnya, serta fasilitas penunjang lainnya.

Wilayah Kabupaten Karawang yang secara administratif termasuk ke dalam wilayah pemerintahan Jawa Barat. Daerah Kabupaten Karawang sebagian besar berupa dataran rendah dan hanya sedikit berupa dataran tinggi yaitu hanya terdapat di daerah Karawang bagian selatan. Luas wilayah Kabupaten Karawang 173.743 ha terdiri dari 25 kecamatan, tanah seluas ini sebagian besar dipergunakan untuk produksi pertanian, namun saat ini telah terjadi alih fungsi lahan dari sektor pertanian ke sektor industri. Sensus penduduk Kabupaten Karawang tahun 2004 adalah 1.934.272 jiwa.

Penelitian ini mengambil objek lokasi bagian wilayah kota saja. Penentuan lokasi ini dengan pertimbangan bahwa wilayah kota memiliki fungsi dan kompleksitas permasalahan yang cukup tinggi, terutama sistem jaringan transportasi angkutan kota yang ada di Kota Karawang. Wilayah Kota Karawang meliputi bagian dari daerah Kecamatan Karawang, Telukjambe, dan Klari. Adapun sensus penduduk pada tahun 2004 terdapat pada tabel berikut ini:

Tabel 1.1. Jumlah Penduduk Kota Karawang per Kecamatan Tahun 2004

Kecamatan	Luas (Ha <sup>2</sup> )	Jumlah (Jiwa)	Kepadatan Per Ha <sup>2</sup>
Telukjambe	2196,6	140.409	64
Klari	1296,01	33.763	26
Karawang	3082,86	60.052	19
Jumlah	6575,47	234.224	36

Sumber: BPS Kota Karawang

Perkembangan fasilitas sosial baru yang mengekspansi ke kawasan-kawasan pinggiran kota yang bertujuan untuk memberikan kemudahan pelayanan sosial bagi masyarakat pinggiran kota harus ditunjang dengan pelayanan transportasi, sehingga masyarakat yang akan memanfaatkan pelayanan fasilitas tersebut menjadi mudah. Keberadaan pelayanan fasilitas sosial tersebut sangat mempengaruhi kesejahteraan masyarakat sekitarnya, namun apabila dengan kondisi yang tidak seimbang antara jumlah fasilitas sosial dengan fasilitas transportasi maka akan menyebabkan tidak produktifnya pelayanan fasilitas sosial yang telah ada.

Berdasarkan orientasi lapangan jumlah fasilitas sosial yang ada di Kota Karawang yang terbagi atas tiga kecamatan yaitu Kecamatan Karawang, Klari, dan Telukjambe, hampir seluruhnya terkonsentrasi di daerah kecamatan Karawang. Hal ini disebabkan tingkat aksesibilitas yang ada di daerah tersebut sangat tinggi, sehingga orang lebih memilih Kecamatan Karawang sebagai tempat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Jumlah fasilitas sosial dan ekonomi di kota Karawang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2. Perkembangan Lokasi Fasilitas Sosial dan Ekonomi di Kota Karawang Tahun 2000-2004

NO	Fasilitas Sosial Ekonomi	Lokasi (Th.2000)	Perkembangan Lokasi (Th.2004)
1	Pendidikan	Jl. A.Yani, Jl. Tuparev	Jl. A.Yani, Jl. Tuparev, Kelurahan Karawang Kulon
2	Kesehatan/Rumah Sakit	Jl. Kertabumi, Jl. AR.Hakim,	Jl. Kertabumi, Jl. AR.Hakim Desa Sukaharja, Jl. A. Yani
3	Pusat Pemerintahan	Jl. A.Yani	Jl. A.Yani
4	Pusat Pertokoan	Jl. A.Yani, Jl. Kertabumi Jl. Tuparev, Johar	Jl. A.Yani, Jl. Kertabumi Jl. Tuparev, Johar, Kelurahan Karawang Kulon, Desa Sukaharja.
5	Pasar Tradisional	Jl. Tuparev, Johar	Plumbonsari.
6	Bank	Jl. Tuparev, Jl. Kertabumi, Jl. A.Yani	Jl. Tuparev, Jl. Kertabumi, Jl. A.Yani.

Sumber: Diolah dari BPS Kota Karawang

Tabel 1.3. Jumlah Fasilitas Sosial dan Ekonomi di Kota Karawang Tahun 2000-2004

Kecamatan	TK		SD		SMP		SMA		Perguruan Tinggi		Rumah Sakit		Bank		pasar	
	00	04	00	04	00	04	00	04	00	04	00	04	00	04	00	04
Karawang	6	13	93	95	14	14	18	31	3	4	4	4	6	9	3	3
Klari	2	5	16	74	-	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Telukjambe	3	8	31	55	3	8	1	3	1	1	-	-	-	-	-	-
Jumlah	11	26	140	224	17	27	19	19	4	5	4	4	6	9	3	3

Sumber: Diolah dari data BPS Kota Karawang Ket = 00: Tahun 2000; 04: Tahun 2004

Jalur transportasi angkutan kota yang terdapat di Kota Karawang tidak terdapat rute yang tetap dan menggunakan sistem penomoran sehingga sulit sekali untuk mengetahui jumlah yang tepat pada rute tertentu, namun menurut Dinas Perhubungan dapat diklasifikasikan menjadi tiga rute atau jalur dengan tingkat kepadatan jumlah angkutan yang berbeda yaitu dengan jumlah kepadatan angkutan tinggi, sedang, dan rendah:

Tabel 1. 4. Jumlah Angkutan Kota Berdasarkan Rute Serta Pelanggaran Rute di Kota Karawang Tahun 2004

Kode Rute	Rute Tetap	Jumlah (unit)	Pelanggaran Rute
A	Klari-Tuparev- A.R.Hakim - Klari	301	A → B,C,D,F
B	Klari-Tuparev- A.Yani -Klari	175	B → A,C,D,F
C	Tanjungpura-A.Yani-Tuparev-Tanjungpura	26	C → A,B
D	Tanjungpura-Gempol-Tuparev-Tanjungpura	49	D → A,B
E	Klari-Johar-Telukjambe-Klari	35	E → A
F	Tanjungpura-Gempol-Resinda-Badami-Tanjungpura	9	F → A
Jumlah		595	-

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Karawang dan Hasil Pengamatan Penulis

Pada rute angkutan kota yang mempunyai kode rute A dan B mempunyai tingkat mobilitas penduduk yang sangat tinggi, dan waktu beroperasinya pun berlangsung selama 24 jam, tapi perbandingan antara jumlah angkutan dengan jumlah mobilitas tidak sebanding, hal itu dapat dilihat walaupun pada jam puncak kegiatan masih banyak juga angkutan kota yang kosong. Selain itu sering terjadi kemacetan pada saat jam-jam puncak kegiatan pada rute ini terutama di sepanjang Jl.Tuparev yang diakibatkan banyaknya angkutan kota dari rute lain yang menuju rute ini sehingga tidak sesuai dengan kapasitas jalan dan mengakibatkan kemacetan yang tak terhindarkan.

Untuk rute angkutan kota dengan kode C dan D adalah rute dengan jam beroperasi berlangsung selama 24 jam sehingga memudahkan penduduk dalam melakukan mobilitas. Namun kadang terdapat juga pelanggaran rute, karena rute C dan D melewati rute Jl. Tuparev sehingga dapat mengambil rute alternatif yang dipengaruhi oleh penumpang.

Kemudian pada rute angkutan kota yang mempunyai kode rute E dan F pada saat jam-jam puncak kegiatan banyak angkutan memuat penumpang tidak sesuai

dengan standar keamanan penumpang karena memuat penumpang lebih dari yang seharusnya. Pada rute ini terdapat kawasan industri dan kawasan perumahan, jam beroperasinya pun sangat dibatasi karena persaingan antara pihak angkutan kota dengan tukang ojek dan tukang becak. Menurut pengamatan lapangan pada rute ini angkutan yang ada hanya angkutan pada jalur ini saja, tidak terdapat angkutan kota dari rute lain yang masuk ke rute ini disebabkan ada oknum yang menjaga rute ini khusus untuk angkutan rute ini. Apabila terdapat angkutan lain dari rute lain yang masuk ke rute ini akan mendapat masalah seperti pungutan liar atau tindak kekerasan.

Untuk daerah Kelurahan Karawang Kulon dan Desa Sukaharja dimana terdapat pusat pelayanan kesehatan atau Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Karawang yang sangat penting bagi kebutuhan masyarakat tidak terdapat angkutan kota, padahal pada jaringan jalan tersebut bukan hanya terdapat rumah sakit daerah tingkat kabupaten tetapi terdapat juga beberapa perumahan serta beberapa sarana pendidikan seperti SMU dan Kampus Universitas Singaperbangsa. Dengan tidak terdapatnya angkutan kota maka perkembangan daerah tersebut sangat lambat dibandingkan dengan daerah disekitarnya dimana bisa dilihat dari kualitas jalan yang kurang memadai serta keberadaan fasilitas pelayanan yang kurang diminati dikarenakan tingkat aksesibilitasnya yang rendah. Sarana transportasi yang ada hanya ojek dan becak sehingga tidak memungkinkan untuk melakukan aksesibilitas tinggi disebabkan mahal dan lambat.

Kemudian persoalan pelayanan transportasi lainnya seperti tarif yang harus dikeluarkan oleh penumpang transportasi angkutan umum sangat tinggi dan tidak sebanding dengan pelayanan yang diberikan oleh pihak angkutan dimana tarif yang dikeluarkan kadang sekehendak supir angkutan sehingga tarif kesepakatan yang dibuat oleh pemerintah daerah kadang tidak diindahkan. Selain itu para supir angkutan selalu menaikkan atau menurunkan penumpang sekehendaknya dan kadang tidak sampai ke tempat tujuan dikarenakan tidak terdapatnya rute angkutan yang tetap sehingga rute yang ada sangat tergantung dari jumlah penumpang yang ada. Jika terdapat penumpang dengan tujuan yang berbeda menghentikan angkot di jalan dan lebih banyak dari pada jumlah penumpang yang sedang diangkut, maka penumpang yang baru naiknya yang menentukan rute angkutan tersebut, sedangkan

penumpang sebelumnya diturunkan disembarang tempat tanpa kompromi penumpang sebelumnya.

Upaya untuk mengatasi persoalan transportasi angkutan umum yang terjadi di kota Karawang semestinya dilakukan sejak awal dan pihak yang berkaitan dengan hal ini seharusnya bersifat kritis dan pandai melihat situasi yang terjadi dilapangan sehingga dalam setiap rencana kegiatan yang berkaitan dengan masalah transportasi kota dapat teratasi dengan segera.

## **1.2. Perumusan Masalah**

Perencanaan rute transportasi angkutan umum merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan kota. Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat rencana itu sendiri, akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Dengan melihat latar belakang diatas maka dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Mengapa sering terjadi penyimpangan atau pelanggaran trayek yang sudah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Kota Karawang?
2. Apakah permasalahan no.1 menyebabkan kelebihan atau kekurangan ketersediaan pelayanan angkutan kota dibeberapa rute angkutan kota menuju pusat pelayanan?

## **1.3. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui penyebab sering terjadinya penyimpangan atau pelanggaran trayek yang sudah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Kota Karawang.
2. Untuk mengetahui ketersediaan pelayanan angkutan kota di semua rute menuju pusat pelayanan.

## **1.4. Kegunaan Penelitian**

1. Sebagai salah satu bahan penyusunan Skripsi untuk memperoleh gelar kesarjanaan didalam bidang studi Geografi Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta (UMS).

2. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan pemikiran dan pertimbangan dalam mengambil kebijakan rute transportasi baik angkutan kota maupun angkutan pribadi di Kota Karawang oleh instansi yang terkait pada bidang transportasi.
3. Sebagai bahan perencanaan lebih lanjut bagi pemerintah daerah.

## **1.5. Telaah Pustaka dan Penelitian Sebelumnya**

### **1.5.1. Telaah Pustaka**

Warpani (1990) berpendapat bahwa transportasi merupakan bagian integral dari proses produksi barang dan jasa yang akan memberikan kontribusi manfaat yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi, mengurangi kemiskinan dan kesinambungan lingkungan. Efisiensi dan efektifitas transportasi menjadi parameter utama. Transportasi sebagai suatu sistem berkaitan dan saling mempengaruhi dan sistem transportasi antara lain faktor sosial, ekonomi, politik, keamanan, dan budaya. Maka usaha penyediaan dan peningkatan sarana dan prasarana transportasi harus dilihat sebagai usaha yang dapat meningkatkan kesejahteraan sosial ekonomi suatu wilayah. Dalam perencanaan wilayah atau perencanaan kota, masalah transportasi tidak dapat diabaikan. Masalah itu akan menjadi sangat penting artinya menyangkut hubungan perencanaan antar daerah. Perencanaan yang akan mendukung kelancaran pembangunan daerah tersebut transportasi berperan menghubungkan kegiatan antar lahan.

Henk Huisman (1987) dalam proses pembangunan, transportasi memegang peranan yang sangat penting, karena komunikasi tidak dapat dijalankan tanpa ada hubungan yang cukup baik di dalam wilayah maupun antar wilayah. Mutu pelayanan yang harus diperhatikan oleh pihak pengelola angkutan kota adalah:

1. Kecepatan  
Merupakan faktor yang banyak dituntut oleh pemakai jasa transportasi, terutama masyarakat yang mempunyai mobilitas tinggi.
2. Keamanan  
Merupakan faktor yang meliputi keselamatan terhadap hak milik dari suatu tindakan kejahatan.



3. Kapasitas

Ditekankan pada kapasitas yang memakai, terutama pada jam sibuk.

4. Pengaturan

Faktor ini meliputi ketepatan waktu kedatangannya dan kapasitas dalam suatu perjalanan.

5. Keterpaduan

Menunjukkan kepada keterpaduan terhadap suatu moda pelayanan jasa transportasi lainnya dalam suatu sistem transportasi.

6. Pertanggung jawaban

Faktor yang menunjukkan perusahaan yang memberikan pelayanan angkutan umum, untuk dapat menanggung kerugian apabila dimintai oleh konsumen pemakai jasa angkutan umum.

7. Kenyamanan

Faktor yang dikehendaki penumpang terutama dalam masyarakat yang telah maju kondisi angkutannya.

8. Biaya yang disepakati

Faktor yang menunjukkan kesepakatan antara produsen penyedia pelayanan angkutan dengan konsumen pemakai sebagai penumpang.

Menurut Fidel Miro (1997) secara historis bentuk morfologi kota akan mempengaruhi pola jaringan transportasi kota tersebut dan akan membentuk model struktur jaringan jalan tertentu pada kota itu. Bentuk fisik (morfologi) suatu kota tergambar dari jenis batas geografis kota tersebut. Setiap kota pada umumnya secara geografis fisik berbeda garis batasnya yang berarti juga bentuk fisik morfologi kota-kota itu. Perbedaan ini akan membawa struktur jaringan jalan dan pola jaringan jalan di setiap kota tidak sama antara satu kota dengan kota yang lain.

Dengan adanya tata guna lahan, jumlah kegiatan yang meningkat akan menimbulkan peningkatan kebutuhan transportasi, peningkatan kebutuhan ini menyebabkan kelebihan beban pada fasilitas-fasilitas transportasi yang harus ditanggulangi dengan peningkatan yang sama besarnya dalam penyediaan pelayanan transportasi. Hubungan transportasi dengan tata guna lahan masyarakat diperkotaan sistem transportasi dan tata guna lahan saling mempengaruhi oleh karena itu apabila

salah satu bagian tersebut mengalami perubahan maka bagian yang lainnya juga akan mengalami perubahan (Ofyar Z. Tamin, 1986)

Menurut Fidel Miro (1997) aktifitas penduduk kota yang beragam dan multi dimensi akan tercermin dari profil perjalanannya setiap hari. Dalam satu waktu misalnya pada jam sibuk bagi profil perjalanan akan banyak karena berbeda aktivitas. Perbedaan dalam aktivitas penduduk kota, menuntut kepada pengadaan sistem transportasi yang memiliki pelayanan multi asal tujuan (menyebarkan). Pengelompokan aktivitas penduduk kota dibagi menjadi:

1. Kegiatan penduduk yang berhubungan dengan ruang:
  - a. Pertumbuhan penduduk
  - b. Urbanisasi
  - c. Tata guna lahan
  - d. Perkembangan wilayah
2. Kegiatan penduduk yang dikaitkan sumberdaya (kebutuhan), diwujudkan dengan kegiatan ekonomi yang bertujuan untuk peningkatan kesejahteraan berupa:
  - a. Usaha produksi
  - b. Cara berkonsumsi
  - c. Distribusi (berdagang)
3. Sedangkan kegiatan penduduk yang dikaitkan dengan simbol/udara :
  - a. Hubungan berkeluarga dan bermasyarakat
  - b. Pendidikan
  - c. Kesehatan
  - d. Agama pemerintah
  - e. Rekreasi

Henk Huisman (1987) dalam permasalahan transportasi kota, salah satu topik yang menonjol adalah pada permasalahan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi. Daerah pinggiran kota kurang didukung dengan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi. Jalur-jalur pelayanan transportasi angkutan kota yang tersedia tidak semuanya dapat mencapai ke daerah pinggiran kota sehingga penduduk pinggiran kota dalam melakukan mobilitas masih mengalami hambatan. Mobilitas

penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain merupakan fenomena interaksi antar wilayah. Fenomena yang menunjukkan bahwa suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah yang lain, demikian wilayah yang lain juga memiliki ketergantungan dengan wilayah tertentu, diantaranya wilayah-wilayah tersebut terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki beberapa kelebihan dibanding wilayah-wilayah yang lain.

### **1.5.2. Penelitian sebelumnya**

Samudro Woko Sumantri (1999) dalam penelitiannya mengenai “Karakteristik dan Permasalahan Transportasi di Kota Surakarta”. Penelitian ini meneliti faktor-faktor yang mempengaruhi dalam sistem tata guna lahan transportasi, sistem kegiatan kota, sistem jaringan transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem transportasi kota, juga mengenai penggunaan lahan, kecepatan pada masing-masing jalan, kapasitas jalan, daerah asal dan tujuan, perparkiran, serta ingin mengetahui permasalahan di persimpangan, parkir, perubahan tata guna lahan kurangnya fasilitas sarana dan prasarana transportasi. Penelitian ini menggunakan metode analisa data sekunder dan survei lapangan. Dari hasil analisis penelitian diketahui karakteristik penggunaan lahan, kecepatan rata-rata lalu lintas, kapasitas jalan, dan perparkiran, serta permasalahan lalu lintas dan transportasi di kota Surakarta diakibatkan oleh adanya aktivitas di sektor informal yang menggunakan fasilitas lalu lintas dan transportasi kota, adanya kompetisi atau persaingan antara armada angkutan umum yang beroperasi sehingga menimbulkan adanya penyerobotan dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, kurangnya fasilitas sarana dan prasarana transportasi dan juga kurang meratanya jaringan jalan sehingga pergerakan hanya terjadi di pusat kota.

Ari Putranto (2001) dalam penelitiannya yang berjudul “Kajian Jalur Pelayanan Transportasi Angkutan Kota dan Mobilitas Penduduk Menuju Pusat Pelayanan Sosial Ekonomi di Kota Purwodadi Kabupaten Daerah Tingkat II Grobogan”. Penelitiannya bertujuan untuk mengetahui rute pelayanan transportasi angkutan umum di Kabupaten Dati II Grobogan dan mengetahui arah mobilitas penduduk menuju pusat-pusat pelayanan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari wawancara dengan responden guna memperoleh informasi tentang karakteristik sosial ekonomi

penduduk dan arah mobilitas penduduk. Sedangkan data sekunder diperoleh dari survei instansional yang meliputi data Grobogan Dalam Angka, RUTRK Grobogan, data rute angkutan umum dan data jaringan jalan. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa rute terbagi menjadi tujuh jalur jalan, dari ketujuh jalur jalan tersebut dapat diklasifikasikan menjadi tiga yaitu jalur dengan tingkat ketersediaan pelayanan rendah, jalur dengan tingkat ketersediaan pelayanan sedang, dan jalur dengan tingkat ketersediaan pelayanan tinggi. Dapat dikatakan jalur pelayanan transportasi angkutan ota di kota Purwodadi sesuai dengan kebutuhan penduduk. Arah mobilitas penduduk kota Purwodadi menuju kota dimana tujuan mobilitas penduduk adalah lokasi pasar, pertokoan, sekolah, keperluan sehari-hari dan tempat rekreasi.

Nuning Iramawati (2000) dalam penelitiannya mengenai “Analisis Terhadap Rute Transportasi Angkutan Umum di Kabupaten DATI II Sragen” bertujuan untuk mengetahui arah dan tujuan terbanyak dari transportasi angkutan umum, mengetahui distribusi tingkat pelayanan dari masing-masing pusat pelayanan yang menjadi tujuan transportasi angkutan umum, metode yang digunakan penelitian ini adalah dengan metode analisis data sekunder yang diperoleh dari DLLAJR daerah Sragen yang meliputi lebar jalan, jumlah pusat pelayanan, jumlah angkutan, dan volume kendaraan. Analisis yang digunakan menggunakan analisis statistik korelasi dan regresi. Hasil penelitian ini diperoleh berupa variasi rute transportasi angkutan umum di Kabupaten Sragen secara umum sudah baik dan memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk dalam mencapai pusat pelayanan.

## **1.6. Kerangka Pemikiran**

Transportasi terjadi sebagai akibat dari perpindahan orang, barang, dan jasa karena aktivitas kegiatan manusia. Laju perkembangan penduduk yang tinggi akan mendorong manusia untuk bergerak dari satu tempat ketempat lain, dalam usaha untuk pemenuhan kebutuhan hidup. Perkembangan jumlah penduduk berarti meningkatnya luas ruang kegiatan dan juga meningkatnya interaksi atau hubungan fungsional antara ruang-ruang kegiatan tersebut. Pergerakan penduduk ini memerlukan sarana dan

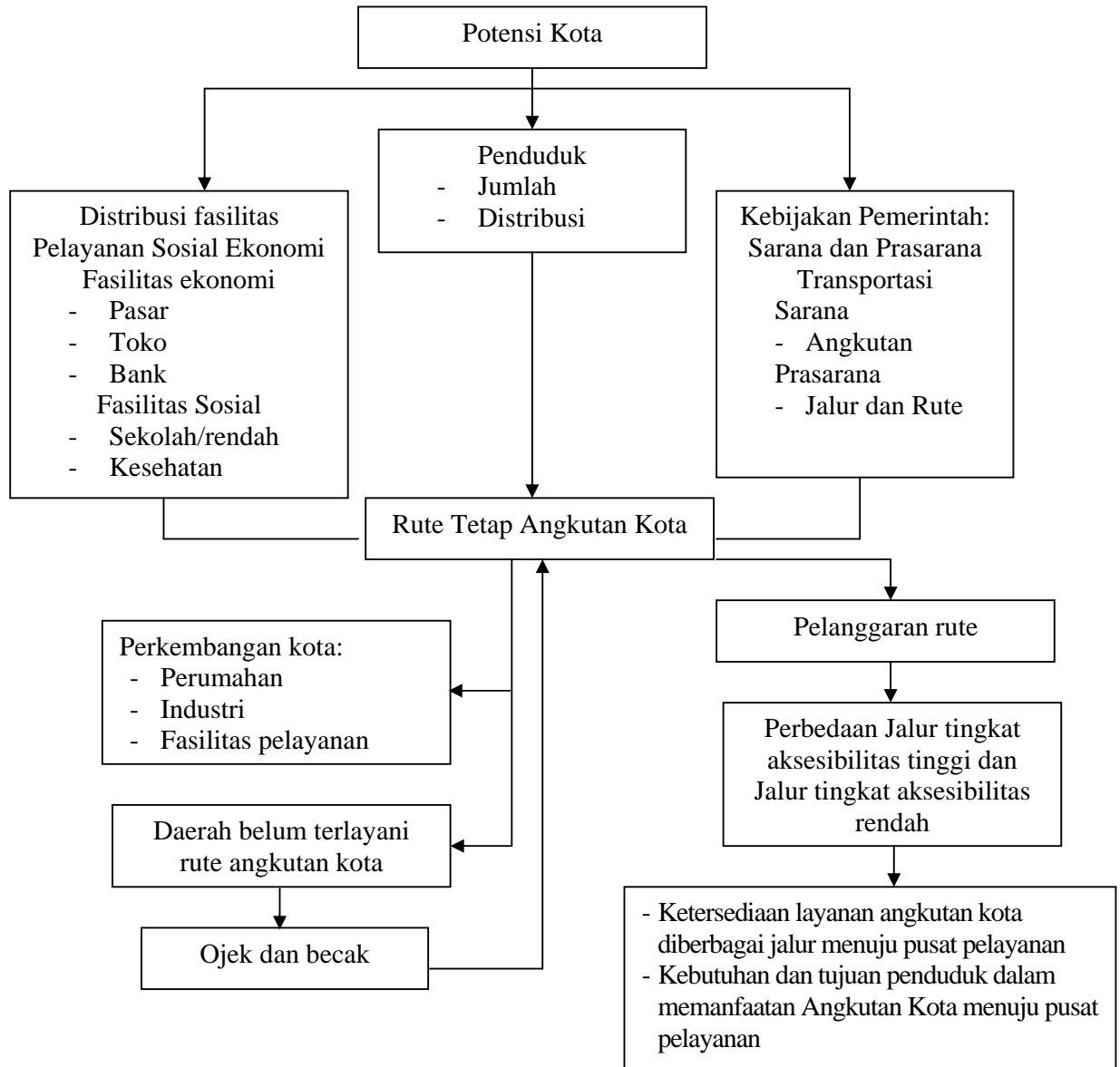
prasarana angkutan yang cukup yang dapat menghantarkan mereka dalam pemenuhan kebutuhan.

Pelayanan transportasi angkutan umum diperlukan karena kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. Perangkutan adalah satu jenis kegiatan yang menyangkut kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografi orang maupun barang. Dengan melalui rute angkutan umum bahan baku dibawa ketempat produksi dan dengan rute angkutalah hasil produksi di bawa ke pasar. Selain itu, dengan rute pelayanan transportasi angkutan umum pula para konsumen datang ke pasar atau ke pusat-pusat pelayanan, seperti pasar, pusat rekreasi pusat perbelanjaan, sekolah, rumah sakit dan lain-lain. Penduduk dalam melakukan mobilitas memerlukan pelayanan transportasi beserta rute-rute yang dilaluinya dalam usahanya melayani kebutuhan penduduk.

Kesesuaian rute transportasi terhadap arah dan tujuannya merupakan petunjuk untuk menuju pusat-pusat pelayanan. Tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang baik diharapkan dapat memberikan pelayanan kepada penduduk dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Kesesuaian rute transportasi terhadap arah dan tujuan pergerakan sangat membantu dalam pencapaian tingkat pelayanan transportasi menuju pusat-pusat pelayanan untuk kegiatan baik sosial maupun ekonomi.

Pertumbuhan penduduk di perkotaan yang sangat cepat karena dorongan pertumbuhan penduduk alami maupun migrasi akan meningkatkan beragam aktivitas dan kebutuhan. Pertambahan penduduk akan berpengaruh terhadap meningkatnya kebutuhan pangan, pemukiman, infrastruktur dan fasilitas pelayanan umum lainnya. Dilihat dari sisi sarana transportasi, meningkatnya berbagai kebutuhan baru tersebut sering terbentur oleh terbatasnya rute yang ada, sehingga muncul sarana transportasi alternatif yaitu ojek dan becak. Maka perlu dikembangkan potensi kota yang ada kemudian disesuaikan dengan kebutuhan penduduk dengan kebijakan transportasi yang ada sehingga dapat diketahui pola jalur transportasi yang efektif dan efisien. Kerangka pemikiran tersebut dapat dilihat pada diagram alir dibawah ini:

**Gambar: Diagram Alir Kerangka Pemikiran.**



**Sumber: Penulis**

### **1.7. Hipotesis**

Hipotesis pada dasarnya merupakan kesimpulan sementara tentang hubungan dua variabel atau lebih. Hipotesis dalam penelitian ini adalah:

1. Terjadinya penyimpangan atau pelanggaran trayek yang sudah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Kota Karawang, dikarenakan terdapat ketidaksesuaian jumlah angkutan yang ada dengan bangkitan penumpang yang terjadi pada rute tertentu.
2. Hipotesis no.1 menyebabkan kelebihan atau kekurangan ketersediaan pelayanan angkutan kota di beberapa rute angkutan kota menuju pusat pelayanan dikarenakan gerak penduduk yang memusat ke arah pusat pelayanan lama yaitu zona I.

### **1.8. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei. Di dalam metode ini informasi dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuesioner (daftar pertanyaan).

#### **1.8.1. Penentuan Daerah Penelitian**

Penelitian akan dilakukan dengan mengambil lokasi penelitian di Kota Karawang yang meliputi daerah Kecamatan Karawang, Klari, dan Telukjambe. Penentuan daerah penelitian ini ditentukan dengan cara “purposive” yaitu atas dasar bahwa daerah tersebut objek yang akan diteliti benar-benar ada pertimbangan-pertimbangan yang digunakan dalam penentuan daerah penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Di wilayah Kota Karawang, sebagian besar jalan sudah beraspal sehingga kendaraan umum maupun kendaraan pribadi yang beroda empat dapat lebih menjangkau ke lokasi-lokasi yang sebelumnya tidak dapat dilalui kendaraan tersebut.
- b. Seiring dengan perkembangan ekonomi di daerah penelitian yang berkembang, menuntut adanya peningkatan pelayanan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan mobilitas penduduk.

- c. Perlunya sebuah informasi mengenai pola pelayanan transportasi di daerah penelitian, dimana dalam penelitian ini dibatasi pada masalah jalur yang diharapkan dapat memberikan masukan bagi kepentingan pengembangan pelayanan transportasi angkutan kota.

### **1.8.2. Pengumpulan Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari observasi langsung yaitu wawancara responden dengan menggunakan daftar pertanyaan (kuisisioner) yang telah dipersiapkan sebelumnya. Informasi yang dikumpulkan meliputi karakteristik sosial-ekonomi dan arah pergerakan menuju pusat pelayanan sosial ekonomi sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi yang terkait dengan keutuhan penulisan skripsi ini seperti data trayek angkutan kota dari Dinas Perhubungan, Rencana Tata Ruang Kota dari Bappeda, data penduduk dari BPS, dan lain sebagainya.

### **1.8.3. Pengambilan Sampel**

Lokasi yang diambil dalam penelitian ini adalah daerah yang terlewati oleh angkutan kota dan daerah yang tidak terlewati oleh angkutan kota, dan batas-batas daerah penelitian menggunakan batas administratif kota. Pembagian daerah tersebut berdasarkan atas beberapa prinsip, antara lain bahwa ciri-ciri didalam daerah tersebut harus sama, daerah harus cukup luas untuk mendapatkan informasi secara statistik dapat dipercaya. Batas daerah menggunakan batas-batas administratif dan batas-batas daerah harus diikuti oleh jalan-jalan utama, kereta api, sungai dan batas-batas alam lainnya. Untuk pengambilan sampel pada jalur rute angkutan kota dapat dilihat pada tabel berikut:



Tabel 1.5. Jumlah Responden Penelitian (Penumpang dan Sopir Angkutan Kota)

No	Rute	Jumlah Angkutan	Jumlah responden Penumpang (10%)	Jumlah responden Sopir (5%)
1	Klari-Tuparev- A.R.Hakim -Klari	301	30	15
2	Klari-Tuparev- A.Yani -Klari	175	18	9
3	Tanjungpura-A.Yani-Tuparev-Tanjungpura	26	3	2
4	Tanjungpura-Gempol-Tuparev-Tanjungpura	49	6	3
5	Klari-Johar-Telukjambe-Klari	35	5	3
6	Tanjungpura-Gempol-Resinda-Badami-Tanjungpura	9	3	2
Jumlah		595	65	34

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Karawang, 2004

Untuk mengetahui kelebihan atau kekurangan ketersediaan jumlah angkutan kota dilakukan penghitungan jumlah penumpang tiap-tiap angkutan kota pada tiap rute pada jam-jam tertentu, yaitu pada 2 *peak hours* (jam 06.00-08.00 WIB dan 16.00-18.00 WIB), dan 1 *off hour* (09.00-11.00 WIB) selama tiga hari yaitu hari libur seperti hari Minggu, hari peralihan dari hari libur kehari biasa seperti hari Senin dan Sabtu kemudian hari biasa yaitu hari Selasa sampai hari Jumat, dan untuk mengetahui banyaknya dan alasan tindak pelanggaran yang dilakukan oleh sopir angkutan kota dilakukan dengan perhitungan langsung dilapangan pada tiap-tiap rute angkutan kota dengan waktu yang sama pada saat pengambilan sample perhitungan jumlah penumpang angkutan kota.

Pengambilan sampel pada masing-masing kecamatan didasarkan pada jumlah kepala keluarga menurut data tahun 2004 di masing-masing kecamatan, yaitu Karawang, Klari, dan Telukjambe Jumlah responden pada tiap-tiap kecamatan adalah:

$$\frac{\sum \text{kepala keluarga tiap kecamatan}}{\sum \text{kepala keluarga keseluruhan}} \times 100$$

$$\text{Karawang} \quad : \quad \frac{49.382}{120.498} \times 100 = 40 \text{ responden}$$

$$\text{Klari} \quad : \quad \frac{42.005}{120.498} \times 100 = 35 \text{ responden}$$

$$\text{Telukjambe} : \frac{29.111}{120.498} \times 100 = 25 \text{ responden}$$

Pengambilan responden untuk tiap masing-masing sample, seperti sample pada penumpang, sopir angkutan kota dan penduduk dilakukan secara acak dan dianggap mewakili daerah penelitian.

#### **1.8.4. Variabel penelitian**

Dalam suatu penelitian, penemuan variabel penelitian adalah suatu hal yang sangat penting karena suatu fenomena ilmiah dan paradigma ilmu hanya dapat diterangkan apabila terdapat variabel penelitian, variabel penelitian dalam penelitian ini adalah:

- a. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi
- b. Ketersediaan fasilitas pelayanan sosial ekonomi
- c. Jenis sarana transportasi
- d. Tujuan pergerakan penduduk
- e. Motivasi pergerakan penduduk
- f. Pergantian angkutan
- g. Pelanggaran Rute
- h. Waktu tunggu angkutan

#### **1.8.5. Analisa Data**

Tujuan analisa data adalah menyederhanakan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang telah dikumpulkan diseleksi dan diolah, selanjutnya diambil kesimpulan atas dasar analisa kualitatif dan kuantitatif.

1. Analisa data secara kualitatif dilakukan dengan menggunakan analisa peta, yaitu mendeskripsikan dan menjelaskan fenomena-fenomena Kota Karawang. Data yang dipetakan meliputi data jalan yang di lewati transportasi angkutan kota dan data arah mobilitas penduduk..
2. Analisa data secara kuantitatif dilakukan dengan cara menggunakan tabel frekuensi dan tabel silang.
  - a. Tabel frekuensi merupakan bahan dasar untuk analisa selanjutnya dan berfungsi antara lain untuk analisa pusat pelayanan dan data penduduk

- b. Tabel silang digunakan untuk analisa hubungan antara 2 variabel. Analisa tabel ini digambarkan untuk mengetahui pertumbuhan penduduk dan jalur transportasi angkutan kota.

### **1.9. Batasan Istilah**

1. Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Ofyar Z. Tamin, 1997)
2. Angkutan adalah memindahkan barang dan orang dari satu tempat ke tempat yang lain. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan yaitu diangkut oleh orang (Suwardi, 2000).
3. Angkutan umum adalah angkutan yang ditekankan pada jenis angkutan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, dengan lintasan tetap dan dapat dipolakan secara jelas, yang dimaksud di dalamnya adalah angkutan pedesaan, angkutan kota seperti bus dan mini bus (Suwardi, 2000).
4. Angkutan kota adalah kendaraan umum yang hanya beroperasi pada wilayah administratif kota dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 orang (Warpani, 1990).
5. Fasilitas pelayanan merupakan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah seperti puskesmas, sekolah, bank, serta fasilitas pelayanan lainnya yang perkembangannya dilakukan oleh sendiri (Henk Huisman, 1987)
6. Kota adalah suatu pemukiman yang bangunan rumahnya rapat, dan penduduknya bernafkahkan bukan dari pertanian. (RUTRK Kota Karawang, 2000-2010)
7. Mobilitas adalah suatu ukuran kemampuan seseorang untuk bergerak yang biasa dinyatakan dari kemampuan bisa membayar biaya transportasi (Ofyar Z. Tamin, 1997)

8. Pelayanan transportasi merupakan fasilitas yang telah disediakan oleh pemerintah bagi penduduk untuk melakukan mobilitas (Morlok, 1988)
9. Perkembangan kota adalah suatu perubahan pada segi fisik dan sosial ekonomi yang arah perkembangannya bisa positif atau pun negatif tergantung dari tahap perencanaan dan tahap pelaksanaan (RUTRK Kota Karawang, 2000-2010)
10. Pusat pelayanan yaitu lokasi dimana fasilitas-fasilitas dikonsentrasikan dan dipergunakan sehingga menjadi basis aktifitas penduduk dalam memperoleh barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya (Henk Huisman, 1987)
11. Rute atau jaringan adalah jarak atau arah yang harus dilalui atau jalur transportasi yang menghubungkan dua tempat (Warpani, 1990)
12. Rute atau jaringan angkutan umum adalah jarak atau arah yang harus dilalui oleh angkutan umum yang alurnya telah dipolakan dan bersifat tetap menghubungkan dua tempat (Warpani, 1990)
13. RUTRK adalah suatu rencana pembangunan kota yang berisi tentang rencana pembangunan sektoral dan rencana pengembangan tata ruang optimal, yang disusun secara menyeluruh dan terpadu dengan menganalisa segala aspek dan sektor kota dalam suatu rangkaian yang bersifat komprehensif (RUTRK Kota Karawang, 2000-2010)
14. Sarana transportasi adalah salah satu dari sekian alat penghubung yang dimaksudkan untuk melawan jarak tidak lain adalah menyediakan sarana sarana dan prasarana transportasi yaitu alat yang bergerak, menyediakan ruang untuk alat angkut tersebut dan tempat berhenti untuk bongkar muat mengatur bongkar muat transportasi, menentukan tempat lokasi pemberhentian untuk produk dan konsumsi untuk pengembangan lebih selanjutnya (Ofyar Z. Tamin, 1997)
15. Tingkat pelayanan adalah perbandingan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan, dimana apabila volume lalu lintas tinggi maka kapasitas jalan menjadi rendah dan tingkat pelayanan pun menjadi rendah (Edwar K. Morlok, 1988)