

BAB I

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang Penelitian

Seiring dengan pembangunan di segala bidang yang terus berkembang di Indonesia, telah meningkat pula berbagai sektor kehidupan masyarakat yang diantaranya adalah sektor sosial ekonomi. Dengan meningkatnya taraf kehidupan masyarakat tersebut maka kebutuhan-kebutuhan masyarakat diantaranya sandang atau pangan harus terpenuhi, itu semua memerlukan adanya proses transportasi. Demikian pula kebutuhan dalam bidang lain di luar kebutuhan primer tersebut juga memerlukan bidang transportasi.

Dampak dalam peningkatan bidang transportasi dapat ditinjau dari salah satu aspeknya, yaitu bertambahnya volume lalu lintas. Dengan adanya permintaan dan penawaran yang tinggi, maka akan menimbulkan adanya interaksi antara unsur-unsur yang meliputi *transport demand* dan *transport supply*. Agar proses transportasi dapat berjalan dengan aman, nyaman, lancar dan dapat terjadi kesinambungan antara *demand* (permintaan) dan *supply* (penawaran), maka memerlukan sarana dan prasarana yang saling menunjang dan mencukupi. Salah satunya adalah dengan pembangunan terminal angkutan penumpang.

Menurut Abu Bakar, (1995) dalam Prasetya Puji Rahayu, (2005) mendefinisikan terminal sebagai titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, selain itu terminal juga merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas. Terminal juga merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang, serta merupakan unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Menurut Abu bakar, (1995) dalam Prasetya Puji Rahayu mendefinisikan masing-masing terminal memiliki luas dan akses yang berbeda, tergantung dengan wilayah dan tipenya, dengan ukuran terminal :

- a. Terminal tipe A, di Pulau Jawa dan Sumatra luas terminal seluas 5 ha, di pulau lainnya luas terminal 3 ha.

- b. Terminal tipe B, di Pulau Jawa dan Sumatera luas terminal seluas 3 ha, di pulau lainnya luas terminal 2 ha.
- c. Terminal tipe C, luas terminal menyesuaikan dengan kebutuhan.

Menurut PP No.43 Tahun 1993 dalam buku Study Management Traffic Kabupaten Sukoharjo 2006 mengemukakan tentang prasarana dan lalu lintas jalan yang mengklasifikasikan terminal penumpang menjadi 3 (tiga) fungsi :

- a. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk AKAP (Antar Kota Antar Propinsi), angkutan lintas batas negara, angkutan AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi), Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Pedesaan (ADES).
- b. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk -AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi), Angkutan Kota (AK), dan Angkutan Pedesaan (ADES).
- c. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani angkutan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).

Kabupaten Sukoharjo terletak di Propinsi Jawa Tengah, yang merupakan daerah penyangga bagi Kota Surakarta, dengan Luas wilayah Kabupaten Sukoharjo sekitar 45,566 ha atau 466,66 km². Berdasarkan data dalam buku Sukoharjo Dalam Angka 2004 jumlah penduduk Kabupaten Sukoharjo adalah 815.089 jiwa, dengan tingkat kepadatan penduduk rata-rata 1.747 jiwa per km² dan pertumbuhan penduduk sebesar 1,17%. Persebaran penduduk relatif merata, dimana penduduk terbanyak berada di Kecamatan Grogol yaitu 97.273 jiwa atau 11,93% dan terendah berada di Kecamatan Gatak dengan jumlah penduduk 46.581 jiwa. Keseluruhan panjang jalan di Kabupaten Sukoharjo yang ada saat ini 475,6 km. Terbagi ke dalam Jalan Negara (Jalan Arteri) 13,84 km, Jalan Propinsi (Jalan Kolektor) 51,68 km dan Jalan Kabupaten sepanjang 410,09 km.

Sebagai salah satu simpul pengembangan wilayah Propinsi Jawa Tengah, Kabupaten Sukoharjo berkembang seiring dengan wilayah-wilayah lain yang berbatasan dengan wilayahnya, yaitu Kotamadya Surakarta, Kabupaten Boyolali, dan Kabupaten Karanganyar. Beberapa kegiatan dalam skala besar telah tumbuh dan berkembang di Kabupaten Sukoharjo seperti perumahan, industri perdagangan, dan pariwisata, yang memberikan dampak pada tatanan ruang Kabupaten Sukoharjo dan sekitarnya. Pemerintah Propinsi Jawa Tengah merencanakannya sebagai suatu wilayah

pengembangan terpadu dengan sebutan kawasan “**SUBOSUKA**” (Surakarta, Boyolali, Sukoharjo, dan Karanganyar).

Luas wilayah Kecamatan Kartasura pada tahun 2004 tercatat 1.923 ha atau sekitar 4,12% dari luas Kabupaten Sukoharjo 46.666 ha, dengan jumlah penduduk 52.179 jiwa, laki-laki 7.211 jiwa atau 48,48% dan 44.968 jiwa penduduk perempuan atau 51,52%. Dilihat dari kepadatannya (jiwa/km²) di Kecamatan Kartasura, desa dengan kepadatan penduduk tertinggi berada di Kelurahan Kartasura dengan kepadatan penduduknya 11.285 jiwa/km², kepadatan penduduk terendah berada di desa Ngemplak sebesar 1.668 jiwa/km². Pada tahun 2004 penduduk pendatang baru di Kecamatan Kartasura sebanyak 1.365 jiwa sebaliknya penduduk yang pindah sebesar 1.015 jiwa. Sedangkan angka kelahiran 908 jiwa dan kematian sebesar 387 jiwa, sehingga pertumbuhan alami menunjukkan angka positif (Kecamatan Kartasura Dalam Angka, 2004).

Berdasarkan kebijakan pewilayahan pada RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kabupaten Sukoharjo tahun 2003-2013, Kabupaten Sukoharjo dibagi dalam 6 Sub Wilayah Pembangunan (SWP). Kecamatan Kartasura masuk dalam Sub Wilayah Pembangunan I yang meliputi wilayah Kecamatan Kartasura dan Gatak dengan pusatnya di Kota Kartasura. Potensi utama yang dikembangkan adalah pertanian, tanaman pangan, perikanan, industri, perdagangan, perhubungan, permukiman/perumahan, pariwisata, dan pendidikan. (RTRW Kabupaten Sukoharjo 2003-2013).

Menurut data Kecamatan Kartasura dalam angka tahun 2004 menunjukkan bahwa jumlah penduduk menurut kelompok umur di Kecamatan Kartasura tertinggi pada kelompok umur 20-24 (th) sejumlah 12.500 jiwa, umur 25-29 (th) sejumlah 11.154 jiwa, umur 15-19 (th) sejumlah 8.339 jiwa, dan terendah berada pada kelompok umur 75 tahun ke atas dengan jumlah 1.419 jiwa. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah penduduk tertinggi berada pada penduduk usia kerja dan angkatan kerja yang akan berpengaruh terhadap tingginya aktivitas dan mobilitas penduduk di Kecamatan Kartasura.

Kecamatan Kartasura dari segi keruangan memiliki posisi yang istimewa karena terletak pada jalur persilangan koridor Kota Semarang – Surakarta - Yogyakarta yang merupakan tiga kota pusat pertumbuhan bagian tengah Pulau Jawa. Kartasura dilalui oleh jalan raya yang menghubungkan Kota Surakarta dengan dua Ibukota Propinsi sekaligus yaitu Kota Semarang dan D.I.Yogyakarta. Jalur transportasi utama yang melalui

Kecamatan Kartasura mendorong perkembangan daerah ini menjadi pesat, ditandai dengan berkembangnya kegiatan industri, perdagangan, perumahan dan penyediaan berbagai sektor jasa di kawasan ini. Selain itu pemekaran Kota Surakarta ke arah barat juga merupakan salah satu faktor yang mendukung perkembangan di kawasan Kecamatan Kartasura.

Pengembangan Kota atau Struktur Tata Ruang Kota Kecamatan Kartasura menurut Rencana Umum Tata Ruang Kota Kecamatan Kartasura (RUTRK) Tahun 2005 adalah sebagai berikut :

- a.) Kecamatan Kartasura Bagian Barat yang merupakan Bagian Wilayah Kota (BWK) I, meliputi wilayah Kelurahan Kartasura, Kelurahan Ngadirejo dan Desa Singopuran. Dengan luas wilayah 388 ha, dikembangkan untuk industri pengolahan kayu dan perdagangan. Perkembangan industri pengolahan kayu di kawasan ini didominasi industri pengolahan kayu untuk industri meubel yang distribusi produknya hingga mancanegara.
- b.) Kecamatan Kartasura Bagian Utara yang merupakan Bagian Wilayah Kota (BWK) II yaitu Desa Kertonatan, Wirogunan dan Ngabeyan dengan luas wilayah 371 ha, dikembangkan untuk kawasan permukiman dan pemerintahan Kecamatan. Secara administratif bagian utara kecamatan Kartasura berbatasan dengan kabupaten Karanganyar. Perkembangan wilayah di Kecamatan Kartasura lebih didominasi dari perkembangan permukiman yang sangat pesat, dengan banyaknya muncul perumahan-perumahan baik untuk kalangan masyarakat menengah ke bawah hingga kalangan menengah ke atas. Selain itu perkembangan di kawasan utara kecamatan Kartasura banyak dipengaruhi oleh adanya terminal baru Kartasura yang menjadi pusat pertumbuhan bagi wilayah di kawasan ini.
- c.) Kecamatan Kartasura Bagian Timur yang merupakan Bagian Wilayah Kota (BWK) III yaitu Desa Pabelan, Makamhaji dan Gonilan dengan luas wilayah 547 ha, dikembangkan untuk pusat pendidikan dan jasa. Secara administratif bagian timur kecamatan Kartasura berbatasan langsung dengan Kota Surakarta. Ketiga desa tersebut merupakan kawasan desa kota yang mengalami perkembangan pesat karena perembetan sifat-sifat kekotaan dari kota Surakarta. Lahan perkotaan yang sempit dan mahal menyebabkan ekspansi kegiatan perkotaan ke daerah pinggiran

kota. Hal ini dapat dilihat dari keberadaan berbagai kegiatan perkotaan dan sarana prasarana yang ada. Sebagai contoh di Desa Pabelan berdiri berbagai sarana pendidikan dan jasa seperti Universitas Muhammadiyah Surakarta (UMS) yang memiliki tidak kurang dari 20.000 mahasiswa, Universitas Negri Sebelas Maret (UNS) untuk program Diploma, dua rumah sakit besar yaitu Rumah Sakit Islam Surakarta (RSIS) dan Rumah Sakit Orthopedi (RSO), serta dua buah super market (Alfa Gudang Rabat dan Goro Assalam) yang menyediakan berbagai kebutuhan sehari-hari bagi penduduk di Kawasan Surakarta dan sekitarnya, sedangkan di desa Makamhaji terdapat kampus FKIP MIPA UNS, STIES, Bank, dan berbagai sarana dan prasarana fasilitas sosial ekonomi lainnya.

- d.) Kecamatan Kartasura Bagian Selatan yang merupakan Bagian Wilayah Kota (BWK) IV meliputi Desa Gumpang, Pucangan dan Ngemplak dengan luas wilayah 590 ha, dikembangkan untuk industri kecil. Akan tetapi perkembangan di kawasan ini tidak didominasi oleh industri kecil saja, seperti contoh di desa Gumpang berdiri PT. Tyfountex yang merupakan industri tekstil berskala besar yang memperkerjakan ribuan tenaga kerja.

Dilihat dari keruangan wilayah Kecamatan kartasura, hal ini menunjukkan bahwa Kecamatan Kartasura sangat membutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk menunjang aktivitas dan mobilitas masyarakatnya. Perkembangan Kecamatan Kartasura yang sangat pesat dapat dilihat di Kelurahan Kartasura, tepatnya di sepanjang Jl. Achmad Yani. Adanya terminal angkutan umum telah mempengaruhi perkembangan kawasan kota ini. Tumbuhnya perdagangan di sekitar terminal seperti pasar Kartasura, Toserba MITRA, LARIS, Surya, dan toko-toko baik perhiasan dan kelontong lainnya di sekitar terminal ini yang telah memberikan beban yang melampaui kapasitas jalan di Jl. Achmad Yani, tepatnya di sekitar terminal Kartasura yang berdampak pada penumpukan kendaraan di ruas jalan ini. Hal ini menyebabkan pihak Pemerintah Kabupaten Sukoharjo merelokasikan terminal Kartasura ke Dukuh Argosuko, Desa Wirogunan, Kecamatan Kartasura yaitu sekitar 1 km ke arah barat dari terminal Kartasura lama.

Lokasi terminal baru Kartasura berada di bagian utara daerah Kecamatan Kartasura, dan mulai difungsikan dan ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Sukoharjo

sebagai terminal angkutan umum regional pada tanggal 17 Desember 2004, dengan luas terminal sekitar 6,4 ha. Terminal baru Kartasura didirikan di areal bekas pemakaman Tiong Hoa dan lokalisasi Gunung Pare, letak terminal baru Kartasura ini terhadap pusat pemerintahan atau keramaian kota relatif dekat. Jarak dari kota kecamatan hanya sekitar 1 km dan dari kota kabupaten Sukoharjo hanya sekitar 20 km. Lokasi terminal baru Kartasura dari kota Surakarta juga tidak terlampau jauh, jarak tempuh dengan kendaraan tidak lebih dari 30 menit, karena hanya berjarak kurang lebih 12 km.

Kondisi daerah terminal baru Kartasura sebelah utara berbatasan dengan Desa Bolon Colomadu Kabupaten Karanganyar, sebelah selatan berbatasan dengan Kelurahan Kartasura dan Desa Kertonatan, sebelah barat berbatasan dengan Desa Ngasem Kabupaten Karanganyar, sebelah timur berbatasan dengan Desa Ngabeyan.

Kondisi terminal baru Kartasura dibagian barat, utara hingga timur masih berupa areal persawahan dan di bagian selatan terminal baru Kartasura ini merupakan daerah permukiman padat (Desa Kranggan Timur), yang merupakan akses keluar bagi angkutan umum AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) maupun AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) yang menuju Yogyakarta, Semarang dan Sukoharjo. Jumlah armada angkutan umum yang masuk ke dalam terminal Kartasura menurut data Kantor Terminal Kartasura bulan Agustus 2006 menunjukkan dalam satu hari rata-rata jumlah angkutan umum yang masuk : bus AKAP 55 armada, bus AKDP 805 armada, angkutan pedesaan 350 armada, non bus antar kota 95 armada, non bus dalam kota 90 armada, taxi 8 armada, dengan jumlah trayek bus perkotaan sebanyak 7 trayek, bus pedesaan jurusan selatan sebanyak 6 trayek, bus pedesaan jurusan barat sebanyak 8 trayek, bus pedesaan jurusan timur sebanyak 15 trayek.

Pemindahan terminal Kartasura dari pusat kota Kartasura di Jl. Ahmad Yani ke Dusun Argosuko (Gunung Pare) menjadikan terminal baru Kartasura kurang mempunyai fungsi yang optimal dan kurang efisien. Lokasi terminal yang lebih jauh dari jalur utama dan jam operasi terminal Kartasura yang hanya beroperasi dari jam 06.00 WIB hingga jam 17.00 WIB setiap harinya, sehingga mempengaruhi untuk kerja sistem transportasi yang ada, khususnya pelayanan terhadap pengguna jasa transportasi angkutan umum.

Masalah lain yang muncul adalah dari segi manusia (Penduduk) yang lokasinya dekat dengan terminal baru Kartasura, dalam hal ini khususnya bagi penduduk di desa

Brontowiryan dan Desa Kranggan dimana lokasinya merupakan akses keluar dan masuk bagi angkutan umum. Sedangkan jarak rumah dengan jalan tidak lebih dari 1 meter, hal ini merubah sikap perilaku masyarakatnya untuk memodifikasi lingkungannya sendiri. Seperi contoh di Desa Brontowiryan yang lokasinya merupakan akses keluar bagi angkutan umum, dimana masyarakat membangun portal (*polisi tidur*) untuk mengurangi kecepatan angkutan umum yang melalui daerahnya.

Selain itu dampak terminal baru Kartasura menjadikan sebaran pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu angkutan umum di luar terminal dan lokasi pemberhentian angkutan umum di luar terminal tidak tertata dengan baik. Belum lagi setelah terminal baru Kartasura dioperasikan terdapat berbagai permasalahan yang menyangkut ketersediaan prasarana transportasi di dalam terminal baru Kartasura, diantaranya :

- a.) Tempat turun penumpang yang kurang optimal setelah turun dari kendaraan.
- c.) Kendaraan ANGKUDES (Angkutan Pedesaan) yang antri dekat mulut masuk terminal, sehingga menimbulkan *kesemrawutan* di sekitar pintu masuk.
- d.) Jarak yang cukup jauh bagi penumpang yang ingin ganti moda untuk melanjutkan perjalanan.
- e.) Kurangnya petunjuk bagi calon penumpang tentang tentang jalur keberangkatan.
- f.) Letak terminal baru Kartasura yang terletak jauh dari jalur utama, hal ini menyebabkan para penumpang enggan untuk menunggu angkutan umum di dalam terminal.
- g.) Tidak adanya jaminan keamanan bagi pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu angkutan umum di dalam terminal Kartasura (Tidak ada petugas keamanan yang menjaga di dalam terminal kecuali DLLAJ).

Dilihat dari berbagai permasalahan di atas, menyebabkan banyaknya pengguna jasa transportasi angkutan umum enggan untuk menunggu angkutan umum di dalam terminal baru Kartasura. Hal ini menyebabkan munculnya zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di luar terminal kartasura. Menurut pengamatan yang dilakukan di lapangan, zona-zona tunggu tersebut tumbuh di daerah sekitar persimpangan, akses masuk dan keluar angkutan umum dari dan menuju ke Terminal Kartasura, diantaranya :

1. Zona tunggu penumpang di Simpang Empat Kartasura

Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu di zona ini dari berbagai profesi, baik pelajar, pedagang, pegawai (pegawai swasta, pegawai negeri, pedagang), dan masyarakat sekitar. Zona ini menghubungkan jalur transportasi ke arah timur yaitu Jl. Ahmad Yani yang menghubungkan Kota Solo, ke arah barat yaitu Jl. Ahmad Yani yang menghubungkan arah Yogyakarta dan Semarang, ke arah Utara Jl. Adi Sucipto yang menuju ke Colomadu (Bandara Adi Sumarmo), ke arah Selatan Jl. Wimbo Harsono dilewati angkutan kecil (colt) arah Klaten, dsk.

2. Zona tunggu penumpang di Simpang Tiga Ngabeyan (Jl. Adisumarmo)

Merupakan akses masuk bis AKAP dan AKDP dari arah Solo dan Bandara Adisumarmo dan akses keluar bis AKAP dan AKDP ke arah Solo. Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu di zona ini dari berbagai profesi, baik pelajar, pedagang, pegawai baik swasta maupun pegawai negeri, dan masyarakat sekitar.

3. Zona tunggu penumpang di Simpang Tiga Bunderan Kartasura (Jl. Ahmad Yani)

Merupakan Zona tunggu penumpang menuju ke arah Klaten, Yogyakarta, Sukoharjo, dsk. Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu di zona ini dari berbagai profesi, baik pelajar, pekerja baik swasta maupun pegawai negeri, dan masyarakat sekitar. Akan tetapi pada zona ini lebih didominasi oleh pelajar dan para pekerja.

4. Zona tunggu penumpang Simpang Tiga Warna-Warni

Merupakan jalur akses keluar bis AKAP dan AKDP menuju Solo, Yogyakarta, Semarang, Sukoharjo. Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu di zona ini dari berbagai profesi, baik pelajar, pedagang, pegawai baik swasta maupun pegawai negeri, dan masyarakat sekitar. Pada zona ini lebih didominasi oleh para pegawai (pegawai swasta, pegawai negeri) dan masyarakat sekitar yang menuju Boyolali, Semarang dan Jakarta.

5. Zona tunggu penumpang di Simpang Tiga Kartasura sebelah selatan simpang tiga bunderan Kartasura (simpang tiga pertemuan Jl. Solo-Yogya, Jl. Slamet Riyadi, Jl. Ahmad Yani)

Merupakan zona naik turunnya penumpang dari dan ke arah pabrik tekstil PT. Tyfountex, Sukoharjo, dan D.I.Yogyakarta. Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu di zona ini dari berbagai profesi, baik pelajar, pedagang, pegawai (pegawai swasta, pegawai negeri), dan masyarakat sekitar. Pada zona ini lebih didominasi para pegawai (karyawan) yang bekerja di PT. Tyfountex.

6. Zona tunggu penumpang di Simpang Empat Wirogunan

Merupakan zona tunggu penumpang menuju arah Boyolali dan Semarang. Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu di zona ini dari berbagai profesi, baik pelajar, pedagang, pegawai (pegawai swasta, pegawai negeri), dan masyarakat sekitar.

7. Zona tunggu penumpang di depan bekas terminal lama Kartasura

Merupakan zona tunggu penumpang menuju ke arah Solo, Yogyakarta dan Semarang. Zona tunggu di daerah ini mulai dipadati oleh pengguna jasa transportasi angkutan umum sekitar pukul 17.00 WIB hingga pagi hari. Karena di zona ini merupakan tempat *ngetem* angkutan pedesaan plat hitam (mobil pribadi digunakan untuk angkutan) dengan jalur trayek Kartasura-Boyolali, yang beroperasi mulai pukul 18.00 WIB hingga pagi.

Munculnya zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di sekitar terminal tersebut, hal ini menjadi fenomena yang menarik bagi penulis. Zona-zona ini muncul setelah pemindahan lokasi terminal lama Kartasura yang semula berada di Jl. Achmad Yani Kelurahan Kartasura, direlokasi ke Dusun Argosuko (Gunung Pare) sekitar 1 km arah barat dari lokasi terminal lama. Tujuan pemindahan terminal ini adalah bertujuan untuk mengurangi kemacetan pada jam-jam sibuk di ruas Jl. Ahmad Yani yang merupakan daerah pusat kota Kecamatan Kartasura. Tujuan lain pemindahan terminal Kartasura ke Dusun Argosuko (Gunung Pare) ini bertujuan untuk menjadikan terminal baru Kartasura sebagai pusat pertumbuhan bagi wilayah Kartasura bagian utara. Akan tetapi dengan pemindahan lokasi terminal tersebut tanpa diimbangi dengan ketersediaan prasarana transportasi bagi pengguna jasa transportasi angkutan umum, hal ini menjadikan para pengguna jasa transportasi angkutan umum enggan untuk masuk ke terminal baru Kartasura, dan lebih memilih menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu seperti yang telah dijelaskan diatas. Berdasarkan fakta tersebut penulis berencana

melakukan penelitian dengan judul **“ANALISIS DAMPAK TERMINAL BARU KARTASURA TERHADAP MUNCULNYA ZONA-ZONA TUNGGU PENGGUNA JASA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM KECAMATAN KARTASURA”**.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang timbul di atas maka masalah penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana dampak terminal baru Kartasura terhadap pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa transportasi angkutan umum?
2. Mengapa sebagian pengguna jasa transportasi angkutan umum lebih memilih untuk menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu di luar terminal Kartasura?
3. Apakah faktor daya dukung lingkungan dan faktor sosial ekonomi berpengaruh terhadap munculnya zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di tempat tersebut?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui pelayanan yang diberikan Terminal Kartasura terhadap para pengguna jasa transportasi angkutan umum.
2. Mengetahui motif yang mendasari pengguna jasa transportasi angkutan umum lebih memilih menunggu angkutan umum di zona-zona tertentu di luar terminal baru Kartasura.
3. Mengetahui pengaruh faktor daya dukung lingkungan dan faktor sosial ekonomi pengguna jasa transportasi angkutan umum pada tiap-tiap zona tunggu.

1.4. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini adalah :

1. Sebagai karya penelitian ilmiah guna memenuhi persyaratan akademik dalam menyelesaikan program S-1 Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
2. Sebagai bahan bacaan tambahan di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Surakarta.

1.5. Tinjauan Pustaka dan Penelitian Sebelumnya

Kajian geografi pada dasarnya adalah membicarakan fenomena alam dan non alam (manusia) yang dikaji dalam lingkup keruangan (Sujali, 1989). Geografi mempelajari hubungan kausal gejala di muka bumi, baik fisik maupun yang menyangkut makhluk hidup beserta permasalahannya melalui pendekatan keruangan, ekologi, dan kompleksitas wilayah untuk kepentingan program, proses dan keberhasilan pembangunan (Bintarto dan Surastopo, 1987).

Menurut Sujali, (1989) dalam Ruri Kusmardono, (1999) mengemukakan bahwa pendekatan geografi dapat dilakukan dengan melihat unsur, bentuk, batas, dan luas. Pendekatan letak dapat dilihat dari kedudukan suatu obyek terhadap suatu obyek terhadap kedudukan titik yang lain sebagai kuncinya, misalnya letak suatu obyek terminal terhadap

Ibukota Kecamatan dan Kabupaten, berapa jarak diantara keduanya, baik riil atau jarak relatif.

Dalam geografi terpadu untuk mendekati atau menghampiri masalah digunakan bermacam-macam pendekatan atau hampiran yaitu pendekatan analisis keruangan (*spasial analisis*), analisis ekologi (*ecological analisis*) dan analisis kompleks wilayah (*regional complex analysis*). Pendekatan yang digunakan dalam geografi terpadu tidak membedakan antara elemen fisik dan non fisik (Bintarto, 1987).

Di dalam geografi, arus manusia, materi, dan energi dicakup dalam pengertian *interaksi keruangan*. Interaksi manusia-manusia yang terdapat antar kelompok manusia yang terlokalisasi, dalam geografi menarik sekali untuk dibahas, misalnya interaksi antar pemilik toko dan pelanggannya. Adapun jenis-jenisnya dapat dilihat dibawah ini :

- a. Sistem interaksi keruangan ekonomis: misalnya yang terdapat antara penjual dan pembeli.
- b. Sistem interaksi keruangan politik: bayangan rumitnya tata kerja dikalangan pendukung partai-partai tertentu di suatu wilayah menjelang pemilu.
- c. Sistem interaksi keruangan sosial: kegiatannya tentu saja yang lebih bercorak murni pada kemasyarakatan, seperti gerakan KB hidup hemat.
- d. Sistem interaksi manusia lingkungan: di sini dibahas misalnya relasi manusia dengan atmosfer, relasinya dengan persediaan bahan mentah dan lain-lain (Daljoeni, 1997).

Wilayah yang saling berlainan atau kelompok manusia yang saling berbeda, hal ini tidak dengan sendirinya menimbulkan gerakan. Jadi harus ada persyaratan lain untuk munculnya gerakan, yakni *komplementaris* (saling melengkapi).

Dalam geografi fisik istilah interaksi sama dengan suatu proses, dan semua itu dapat disimpulkan bahwa :

- a. Interaksi keruangan merupakan suatu pengertian yang dalam geografi sosial dipakai untuk mendapat gambaran mengenai pengaruh keruangan dari relasi yang ada antara manusia dengan manusia serta manusia dengan lingkungannya.
- b. Interaksi keruangan menyatakan dirinya pada arus manusia, materi, informasi, dan energi.

- c. Interaksi keruangan menyajikan dasar untuk menerangkan gejala-gejala dan lokasi, relokasi, distribusi dan difusi (Daljoeni, 1997).

Menurut Fidel Miro (2005) berbicara masalah penanganan dan pemecahan persoalan transportasi, berarti bagaimana kita dapat melakukan perencanaan sistem transportasi ke arah yang lebih baik dimasa mendatang, karena menyangkut perencanaan, tentu tidak lepas dari proses. Proses adalah urutan-urutan dalam kurun waktu yang harus dilewati. Dengan demikian, kebijaksanaan dibidang transportasi memiliki dimensi waktu berupa :

- a. Perencanaan Transportasi Jangka Pendek

Kebijaksanaan transportasi kota bersifat perencanaan jangka pendek merupakan tindakan yang diambil hanya untuk keperluan sementara waktu dalam mencari jalan keluar dari masalah transportasi kota (sifatnya tambal sulam) dan diperlukan hanya pada saat itu saja. Kebijakan jangka pendek biasanya diterapkan pada sistem pergerakan untuk mengatur pola lalu lintas di perkotaan agar kemacetan dapat diatasi untuk sementara. Contoh produk-produk kebijaksanaan jangka pendek adalah memberlakukan jalur khusus bus pada pusat-pusat keramaian, kebijaksanaan jalur “three in one” di Jakarta, mengadakan perubahan rute-rute tempuh kendaraan umum, dan biasanya memiliki rentang waktu 0 – 5 tahun.

- b. Perencanaan Transportasi Jangka Menengah

Perencanaan transportasi kota jangka menengah sudah mengarah kepada perbaikan sistem transportasi berupa sarana transportasi (alat angkut) seperti pengadaan dan peremajaan armada, dan kurun waktu yang diperlukan berkisar antara 5 – 10 tahun.

- c. Perencanaan Transportasi Kota Jangka Panjang

Perencanaan transportasi kota jangka panjang terfokus pada perbaikan infrastruktur sistem transportasi dan penetapan kebijaksanaan transportasi untuk merubah cara operasional ke arah yang lebih baik untuk periode waktu 20 tahun.

Secara garis besar potensi dan masalah dari segi transportasi meliputi hal-hal yang berkaitan dengan dengan struktur penggunaan tanah, diantaranya adalah Aglomerasi Pusat Kegiatan yaitu Adanya beberapa faktor internal yang saling berkaitan dalam suatu regional, menimbulkan kecenderungan beroperasinya ekonomi aglomerasi dalam proses pertumbuhan pusat-pusat pelayanan. Hal ini mengakibatkan kurang menyebarnya lalu-

lintas dan kecenderungan menumpuknya beban pada ruas jalan tertentu. Khususnya ruas jalan di tempat munculnya zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum. (Litbang Bappeda, Study Management Traffic Di Kabupaten Sukoharjo Tahun 2006).

Menurut Suwarjoko Warpani, 1990 berbicara mengenai arti dan fungsi terminal. Terminal dapat diartikan sebagai pemberhentian atau pangkalan. Sebuah terminal mempunyai empat fungsi pokok, yaitu :

- a. Menyediakan akses kendaraan yang bergerak pada jalur khusus.
- b. Menyediakan tempat dan kemudahan bagi perpindahan atau pergantian angkutan dari kendaraan yang bergerak pada jalur tertentu ke angkutan lain.
- c. Menyediakan sarana konsolidasi lalu-lintas.
- d. Menyediakan tempat menyimpan kendaraan angkutan.

Menurut Abu bakar, (1995) dalam Prasetya Puji Rahayu, (2005) mengemukakan definisi terminal transportasi merupakan titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum. Selain itu terminal juga merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian lalu lintas. Terminal juga merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang serta merupakan unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Menurut Abu bakar, (1995) dalam Prasetya Puji Rahayu mendefinisikan masing-masing terminal memiliki luas dan akses yang berbeda-beda, tergantung dengan wilayah dan tipenya, dengan ukuran terminal :

1. Terminal tipe A di pulau jawa dan Sumatera seluas 5 ha, di pulau lainya seluas 3 ha.
2. Terminal tipe B di Pulau Jawa dan Sumatera seluas 3 ha, di pulau lainya seluas 2 ha.
3. Terminal tipe C Menyesuaikan kebutuhan daerah di sekitarnya.

Peraturan pemerintah No.43 tahun 1993 dalam buku Study Management Traffic Kabupaten Sukoharjo 2006 tentang prasarana dan lalu lintas jalan mengklasifikasikan terminal penumpang menjadi tiga :

1. Terminal tipe A, berfungsi melayani angkutan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan angkutan Antar Kota Dalam Propinsi, Angkutan Kota (AK), dan Angkutan Pedesaan (ADES).
2. Terminal tipe B, berfungsi melayani angkutan umum untuk angkutan Antar Kota Dalam Propinsi, Angkutan Kota (AK), dan Angkutan Pedesaan (ADES).
3. Terminal tipe C, berfungsi melayani angkutan umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).

Klasifikasi terminal ini akan mendasari kriteria perencanaan yang akan disusun dengan fungsi pelayanan yang berbeda tentu akan menuntut fasilitas yang berbeda pula.

Pengelolaan terminal penumpang menurut Peraturan Pemerintah No.43 tahun 1993 dalam buku Studi Management Traffic Kabupaten Sukoharjo 2006 tentang Prasarana dan lalu-lintas jalan, pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan operasional terminal.

1. Perencanaan Operasional Terminal meliputi :
 - a. Penataan pelataran terminal menurut rute dan jurusan.
 - b. Penataan fasilitas penumpang.
 - c. Penataan fasilitas penunjang penumpang.
 - d. Penataan arus lalu lintas daerah.
 - e. Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan.
 - f. Penyusunan jadwal perjalanan.
 - g. Pengaturan jadwal tugas di Terminal.
 - h. Evaluasi sistem pengoperasian terminal.
2. Pelaksanaan Operasional Terminal, meliputi :
 - a. Pengaturan tempat tunggu arus kendaraan umum di daerah terminal.
 - b. Pemeriksaan kartu pengawasan dan dalam perjalanan.
 - c. Pengaturan kedatangannya dan keberangkatannya bus tergantung menurut jadwal perjalanan yang ditetapkan.
 - d. Pemungutan jasa pelayanan terminal.
 - e. Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan bus kepada penumpang.
 - f. Pencatatan dan pelaporan pelanggaran.

- h. Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat.
- 3. Pengawasan Operasional Terminal
 - a. Tarif angkutan.
 - b. Kendaraan jumlah kendaraan yang dioperasikan.
 - c. Kapasitas muatan yang diijinkan.
 - d. Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa transportasi.
 - e. Pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai peruntukannya.

Faktor yang mempengaruhi penggunaan pelayanan transportasi menurut Ullman and Aber (1972) dalam Indhira Nur Khayati (2000) tergantung dari tiga faktor :

- a. *Complementari* yaitu ketergantungan adanya perbedaan permintaan dan penyediaan antar wilayah.
- b. Tingkat peluang atau daya tarik untuk dipilih menjadi tujuan perjalanan.
- c. *Transverability* atau tingkat peluang untuk diangkut atau dipengaruhi. Oleh jarak yang dicerminkan dengan ukuran waktu dan atau biaya.

Tujuan pemanfaatan pelayanan transportasi berdasarkan mobilitasnya, menurut Jones dalam Indhira Nur Khayati, (2000) diklasifikasikan dalam tiga kelompok :

- a. Home-based work
Yaitu perjalanan yang bermula dari rumah ketempat kerjanya. Tempat kerja dapat digolongkan ke dalam bekerja, ke sekolah, dan lain-lain.
- b. Home-based other
Perjalanan yang bermula dari rumah ke tempat tujuan yang lain yang bukan tempat kerjanya. Tujuan yang dimaksud seperti rekreasi, mencari pelayanan sosial, dan lain-lain.
- c. Non-home based
Yaitu perjalanan yang tidak berpangkal dan berujung di rumah. Tujuan ini dicerminkan oleh buruh dan orang-orang yang mencari pekerjaan yang biasanya tidak menetap dalam mendapat pekerjaan.

Menurut Ofyar Z Tamin, pada dasarnya sistem transportasi mempunyai mempunyai dua peranan utama, yaitu :

- a. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan.

- b. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang yang timbul akibat adanya pergerakan di perkotaan.

Menurut Khisty, (1983) mengemukakan ada 11 faktor lingkungan fisik yang mempunyai dampak langsung terhadap perilaku manusia yang dipengaruhi oleh transportasi, yaitu :

1. Pengorganisasian ruang : Aspek ini seringkali meliputi bentuk, skala, definisi, permukaan yang bertepi, pengaturan internal atas objek dan lingkungan, dan hubungannya dengan ruang dan tata letak lainnya. Dan memang, inilah aspek yang dimaksud oleh kebanyakan orang ketika mereka berbicara tentang lingkungan fisik. Tingkat penyebaran pemusatan, pengelompokan, dan pendekan fasilitas juga termasuk dalam dimensi ini.
2. Sirkulasi dan pergerakan : Faktor ini meliputi orang, barang dan objek-objek yang digunakan untuk pergerakan seperti mobil, kereta api, jalan raya, dan rel kereta api dan juga bentuk-bentuk yang mengaturnya, seperti koridor, portal, pintu-putar, dan ruang terbuka.
3. Komunikasi : Bentuk-bentuk eksplisit maupun implisit dari rambu-rambu, tanda atau simbol komunikasi, perilaku, tanggapan, dan pengertian termasuk ke dalam dimensi ini, semua ini adalah unsur lingkungan yang memberi informasi dan gagasan kepada penggunanya.
4. Lingkungan sekitar : Dimensi ini biasanya meliputi unsur-unsur seperti mikroiklim, cahaya, suara, dan aroma. Unsur-unsur lingkungan ini sangatlah penting untuk memelihara fungsi-fungsi fisiologis dan psikologis organ tubuh manusia. Sebagai contoh, seorang penumpang di dalam bus menikmati kenyamanan perlindungan dari gangguan cuaca tetapi kenyamanannya bisa menjadi buyar akibat tingkat kebisingan dan getaran bus.
5. Unsur-unsur visual : Lingkungan sebagaimana yang ditangkap oleh indra penggunanya masuk ke dalam dimensi ini, seperti warna, bentuk, dan sarana-sarana kasat mata lainnya.
6. Sumber daya : Komponen dan fasilitas fisik dari suatu sistem transportasi jalan, terminal, dan termasuk kendaraan termasuk dalam kategori ini. Ukuran-ukuran

dari sumber daya ini dapat meliputi dimensi-dimensi seperti jumlah lajur jalan atau luas area bagi pejalan kaki di dalam terminal.

7. Unsur-unsur simbolik : Nilai-nilai sosial, perilaku, dan norma budaya yang direpresentasikan atau diekspresikan oleh lingkungan termasuk dalam kategori ini.
8. Unsur-unsur arsitektural : Dimensi ini mengacu pada bentuk rasa atau estetika dari lingkungan.
9. Konsekuensi : Dimensi ini merupakan karakteristik lingkungan yang memperkuat atau memperlemah perilaku. Ukuran dari konsekuensi meliputi biaya, resiko dan kemacetan.
10. Perlindungan : Faktor-faktor keamanan secara umum termasuk dalam kategori ini.
11. Pengaturan waktu : Seluruh dimensi yang disebutkan sebelumnya diatur dalam waktu dan beberapa diantaranya mengalami fluktuasi dalam siklus yang bervariasi, seperti harian, mingguan, atau jaman.

Ruri Kusmardono (1999) dengan penelitian berjudul “*Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Umum Bagi Penduduk di Kota Sukoharjo*”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui motif yang mendasari penduduk dalam memanfaatkan transportasi umum di Kota Sukoharjo dan mengetahui faktor sosial ekonomi yang mempengaruhi pemanfaatan pelayanan transportasi di Kota Sukoharjo. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian survai. Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari observasi di lapangan dimana meliputi data karakteristik sosial ekonomi dan data pergerakan penduduk, sedangkan data sekunder diperoleh dari survai instansional yang meliputi data Rencana Umum Tata Ruang Kota Sukoharjo, Sukoharjo dalam angka dan data ketersediaan sarana dan prasarana transportasi di Kota Sukoharjo. Dari hasil penelitian ini diperoleh hasil bahwa frekwensi pemanfaatan pelayanan di Kota Sukoharjo menunjukkan kategori terendah 11,6%, sedang 17,5%, tinggi 70,5%. Pemanfaatan pelayanan di Kota Sukoharjo didominasi untuk kepentingan sosial terdiri dari ke sekolah 37,2%, perjalanan sosial 15,6%, rekreasi 2,8%.

Prasetyo Puji Rahayu (2005) mengadakan penelitian dengan judul “Analisis Transportasi Angkutan Kota Terhadap Pergerakan Penduduk Menuju Pusat Pelayanan di Kabupaten Wonosobo”. Tujuan penelitian ini adalah : 1. Mengetahui seberapa besar kelebihan atau kekurangan ketersediaan pelayanan angkutan kota diberbagai jalur menuju pusat pelayanan, 2. Bagaimana kebutuhan angkutan kota memenuhi masyarakat, 3. Tujuan masyarakat memanfaatkan angkutan kota menuju pusat pelayanan umum. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survai, dengan menggunakan data sekunder dan primer. Hasil dari penelitian ini adalah ketersediaan angkutan kota di beberapa jalur dalam mencukupi prosese pergerakan penduduk menuju pusat-pusat pelayanan dan pola pemanfaatan Angkutan Kota menuju pusat pelayanan dan sebelumnya.

Indhira Nur Khayati (2000) mengadakan penelitian dengan judul “Studi Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Bagi Penduduk Di Kota Sragen Kabupaten Daerah Tingkat II Sragen”. Tujuan penelitian ini adalah : 1. Mengetahui pemanfaatan pelayanan jasa transportasi umum di Kota Sragen. 2. Mengetahui faktor sosial ekonomi yang memppengaruhi pemanfaatan pelayanan jasa transportasi di Kota Sragen. 3. Mengetahui faktor-faktor geografis yang mempengaruhi pemanfaatan jasa transportasi umum. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survai. Hasil dari penelitian ini adalah : 1. Pemanfaatan pelayanan jasa transportasi pada umumnya dilakukan untuk memenuhi kebutuhan di bidang sosial ekonomi. 2. Pemanfata pelayanan transportasi di Kota Sragen secara nyata di pengaruhi oleh faktor-faktor pendidikan kepala keluarga, pendapatan rumah tangga. 3. Faktor pendidikan kepala keluarga berpengaruh paling besar pada empat kelurahan di Kota Sragen untuk memanfaatkan pelayanan jasa transportasi. 4. Jauh dekatnya pemanfaatan pelayanan transportasi terhadap jalur lalu lintas pelayanan transportasi ternyata tidak menunjukkan adanya perbedaan yang nyata.

Tabel. 1.1 Penelitian Sebelumnya

Nama (Tahun)	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
Ruri Kusmardono (1999)	“Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Umum Bagi Penduduk di Kota Sukoharjo”	1. Mengetahui motif yang mendasari penduduk dalam memanfaatkan transportasi umum di Kota Sukoharjo 2. mengetahui faktor sosial ekonomi yang mempengaruhi pemanfaatan pelayanan transportasi di Kota Sukoharjo	metode penelitian survai	1. frekwensi pemanfatn pelayanan di Kota Sukoharjo menunjukkan kategori terendah 11,6 %, sedang 17,5 %, tinggi 70,5 persen. 2. Pemanfaatan pelayanan di Kota Sukoharjo didominasi untuk kepentingan sosial terdiri dari ke sekolah 37,2 persen, perjalanan sosial 15,6 persen, rekreasi 2,8 persen.
Prasetyo Puji Rahayu (2005)	“Analisis Transportasi Angkutan Kota Terhadap Pergerakan Penduduk Menuju Pusat Pelayanan di Kabupaten Wonosobo	1. Mengetahui seberapa besar kelebihan atau kekurangan ketersediaan pelayanan angkutan kota dibebagai jalur menuju pusat pelayanan 2. Bagaimana kebutuhan angkutan kota memenuhi masyarakat 3. Tujuan masyarakat memanfaatkan angkutan kota menuju pusat pelayanan umum	metode penelitian survai, dengan menggunakan data sekunder dan primer	1. ketersediaan angkutan kota di beberapa jalur dalam mencukupi prosese pergerakan penduduk menuju pusat-pusat pelayanan 2. pola pemanfaatan Angkutan Kota menuju pusat pelayanan dan sebelumnya.
Indhira Nur Khayati (2000)	Studi Pemanfaatan Pelayanan Transportasi Bagi Penduduk Di Kota Sragen Kabupaten Daerah Tingkat II Sragen.	1. Mengetahui pemanfaatan pelayanan jasa transportasi umum di Kota Sragen. 2. Mengetahui faktor sosial ekonomi yang mempengaruhi pemanfaatan pelayanan jasa transportasi di Kota Sragen. 3. Mengetahui faktor-faktor geografis yang mempengaruhi pemanfaatan jasa transportasi umum.	Metode Penelitian Survai	1. Pemanfaatan pelayanan jasa transportasi pada umumnya dilakukan untuk memenuhi kebutuhan di bidang sosial ekonomi. 2. Pemanfata pelayanan transportasi di Kota Sragen secara nyata di pengaruhi oleh faktor-faktor pendidikan kepala keluarga, pendapatan rumah tangga. 3. Faktor pendidikan kepala keluarga berpengaruh paling besar pada empat kelurahan di Kota Sragen untuk memanfaatkan pelayanan jasa transportasi. 4. Jauh dekatnya pemanfaatan pelayanan transportasi terhadap jalur lalu lintas pelayanan transportasi ternyata tidak menunjukkan adanya perbedaan yang nyata.-

Rudy Susmanto (2006)	Analisis Peranan Terminal Baru Kartasura Terhadap Munculnya Zona-Zona Tunggu Pengguna Jasa Transportasi Angkutan Umum Kecamatan Kartasura	1. Mengetahui prasarana transportasi yang dibutuhkan oleh para pengguna jasa transportasi angkutan umum untuk meningkatkan pemanfaatan terminal baru Kartasura. 2. Mengetahui pelayanan yang diberikan terminal Kartasura terhadap para pengguna jasa transportasi angkutan umum. 3. Mengetahui motif yang mendasari pengguna jasa transportasi angkutan umum lebih memilih menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu di luar terminal Kartasura.	Metode Penelitian Survei	-
----------------------------	---	--	--------------------------------	---

1.6. Kerangka Pemikiran

Pemindahan lokasi terminal Kartasura dari Jl. Ahmad Yani daerah Dusun Argosuko Kelurahan Wirogunan, hal ini awalnya disebabkan sudah tidak layaknnya lokasi terminal lama Kartasura yang terdapat di pusat kota Kartasura. Hal ini karena jalan utama di Kecamatan Kartasura (Jl. Ahmad Yani) yang tepat berada di depan terminal lama Kartasura sudah tidak mampu lagi menampung volume kendaraan yang melalui jalur ini pada jam-jam sibuk. Dikarenakan banyaknya angkutan umum yang *ngetem* di depan pintu akses masuk dan keluar dari terminal Kartasura.

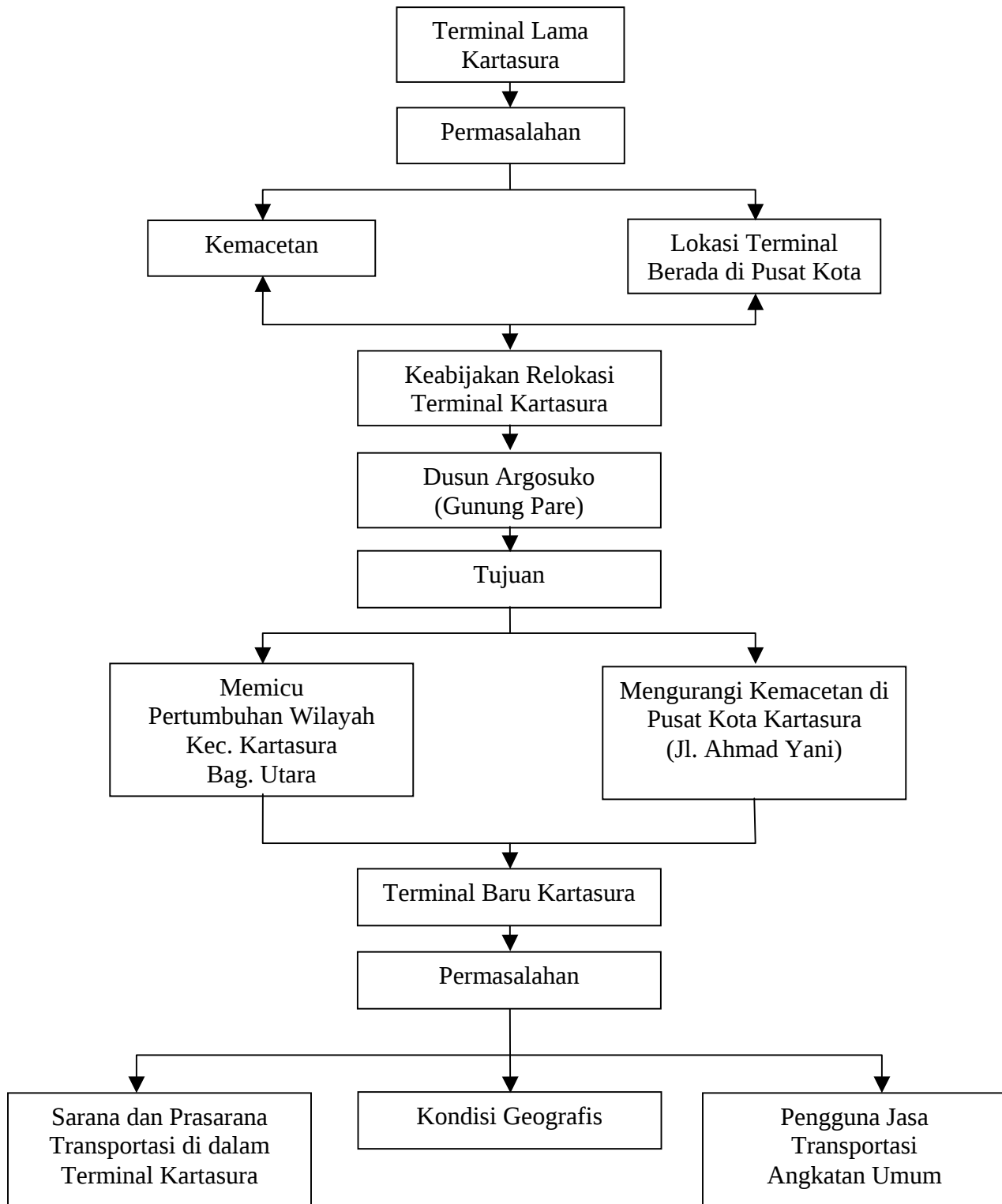
Setelah terminal lama Kartasura dipindahkan dan resmi difungsikan sebagai terminal regional tipe (B) di Propinsi Jawa Tengah, muncul berbagai permasalahan baru yang diantaranya berkaitan dengan keruangan Kota Kartasura. Dalam hal ini mengenai lokasi terminal baru Kartasura yang terletak lebih masuk ke dalam dari jalur transportasi utama, hal ini menyebabkan munculnya zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di luar terminal baru Kartasura, dan menyebabkan sepiunya penumpang yang menunggu angkutan umum di dalam terminal.

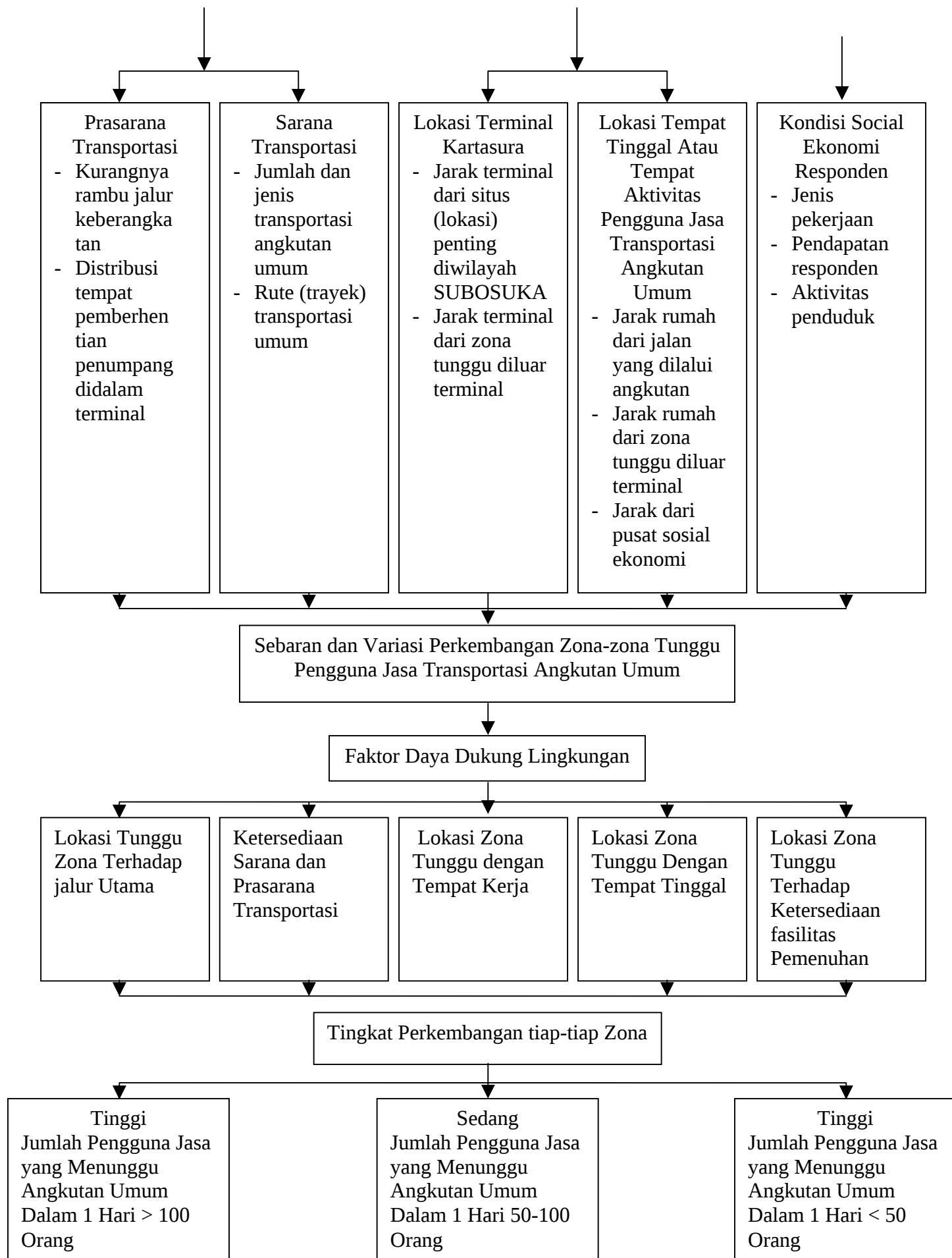
Munculnya zona-zona tunggu pada lokasi-lokasi tertentu, banyak dipengaruhi oleh faktor daya dukung lingkungan (potensi yang dimiliki tiap-tiap lokasi). Zona-zona tunggu di luar terminal baru Kartasura ini muncul di daerah-daerah strategis sekitar persimpangan dan akses masuk dan keluar angkutan umum dari dan ke Terminal Kartasura, dimana pada lokasi-lokasi tersebut memiliki potensi yang lebih daripada lokasi di daerah

sekitarnya. Seperti contoh lokasi tersebut merupakan *Central Bussines Distric* (CBD) di daerah tersebut, daerah tersebut merupakan titik simpul (perempatan besar) pada jalur utama yang merupakan pertemuan antara beberapa trayek angkutan umum.

Munculnya zona-zona ini apabila tidak segera dicari solusi penyelesaiannya, dikawatirkan akan menjadi daerah-daerah potensial yang menimbulkan kemacetan di Lokasi tersebut. Karena tidak sedikit angkutan umum yang *ngetem* di zona-zona tersebut, selain itu dengan adanya aktivitas penduduk pada lokasi zona-zona tersebut mulai muncul para PKL (Pedagang Kaki Lima) di lokasi zona-zona tunggu tersebut. Adapun uraian tersebut secara singkat dapat dilihat pada diagram alir penelitian sebagai berikut :

DIAGRAM ALIR PENELITIAN





Sumber : Penulis 2006

1.7. Hipotesis

Hipotesis adalah kesimpulan sementara tentang hubungan antara dua variabel atau lebih, yang masih harus dibuktikan kebenarannya (Sofian Effendi, 1981).

Berdasarkan permasalahan dan tujuan penelitian di atas maka peneliti membuat hipotesis sebagai berikut :

1. Motivasi masyarakat dalam melakukan perjalanan sangat di pengaruhi oleh faktor sosial ekonomi.
2. Munculnya zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di zona atau lokasi-lokasi tertentu banyak dipengaruhi oleh faktor daya dukung lingkungan pada zona-zona tersebut.

1.8. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survai, yaitu metode penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data melalui pengambilan sampel dari responden (pengguna jasa transportasi angkutan umum) dengan menggunakan daftar pertanyaan (kuesioner). Pemilihan daerah penelitian dilakukan dengan cara *purposive*. (Masri Sangarimbun dan Sofian Efendi, 1987).

Adapun langkah-langkah yang ditempuh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.8.1. Pemilihan Daerah Penelitian

Penelitian ini dilakukan di sebagian wilayah kecamatan Kartasura (terminal baru Kartasura dan sekitar terminal baru Kartasura yang terdapat zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum). Kecamatan Kartasura dipilih karena lokasi atau letak wilayahnya terletak pada simpul jalur transportasi lintas utama, yang menghubungkan tiga kota besar di Jawa Tengah (Solo-Yogyakarta-Semarang). Sehingga Kecamatan Kartasura dalam hal ini terminal baru Kartasura dan zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum tepat dipilih sebagai lokasi penelitian tentang transportasi, karena lokasinya berada pada wilayah ini.

1.8.2. Pengambilan Sampel Responden

Responden dalam penelitian ini adalah Pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu di luar terminal Kartasura dan di dalam terminal Kartasura dan juga pengemudi angkutan umum yang angkutannya masuk ke dalam terminal Kartasura. Teknik pengambilan sampel secara *accidental sampling*, yaitu suatu cara pengambilan sampel yang mana peneliti secara langsung mewawancarai responden karena pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu angkutan umum di tiap zona-zona tunggu tidak diketahui secara pasti jumlahnya.

Waktu pengambilan sampel dilakukan selama satu minggu yaitu pada hari Senin sampai dengan Minggu, pada pukul 05.00 - 08.00 WIB, 11.00 - 14.00 WIB, 16.00 - 21.00 WIB, dan khusus hari jum'at pada siang hari dilakukan pada pukul 10.30 - 14.00 WIB. Waktu pengambilan sampel dilakukan pada jam-jam tersebut karena peneliti menilai pada saat tersebut merupakan waktu dimana aktivitas masyarakat dimulai dan diakhiri pada waktu tersebut.

1.8.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan salah satu pokok dari penelitian. Variabel merupakan sesuatu yang mempunyai variasi nilai. Penentuan variabel merupakan langkah penting dalam penelitian, karena fenomena sosial dapat dijelaskan dan diramalkan apabila hubungan antar variabel tertentu telah diketahui.

Variabel-variabel yang dimaksud dalam penelitian ini meliputi :

1. Variabel Pengaruh :

a. Pendapatan rumah tangga.

Variabel pendapatan rumah tangga dinilai berpengaruh terhadap munculnya zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum, hal ini dikarenakan dengan tingkat pendapatan yang berbeda-beda dari tiap-tiap pengguna jasa transportasi angkutan umum, akan berpengaruh terhadap pemanfaatan angkutan umum. Variabel pendapatan diklasifikasikan sebagai berikut :

- Pendapatan rendah : < Rp. 699.900,00
- Pendapatan sedang : Rp. 700.000,00 – Rp. 1.500.000,00
- Pendapatan tinggi : >Rp.1.500.000,00

Hasil analisis dengan tabel silang, hasilnya akan dianalisis kembali dengan menggunakan analisis secara deskriptif.

- b. Ketersediaan prasarana bagi pengguna jasa transportasi angkutan umum di dalam terminal Kartasura (Pelayanan).

Ketersediaan prasarana transportasi di dalam terminal memberikan dampak terhadap pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa transportasi angkutan umum. Sehingga pengguna jasa transportasi angkutan umum cenderung untuk memilih pelayanan yang lebih baik, dalam hal ini akan menjadikan motivasi pengguna jasa transportasi untuk memilih menunggu angkutan umum di dalam atau di luar terminal (zona tunggu). Untuk memudahkan analisis dalam tabel silang, ketersediaan prasarana akan dibuat skor sesuai dengan pertanyaan dalam kuesioner, diantaranya :

- Baik (ketersediaan prasarana sangat memadai) : Skor 4

Indikatornya :

- a. Tersedia tempat tunggu bagi penumpang (*Shelter*)
- b. Tersedia rambu petunjuk tentang jalur keberangkatan angkutan umum.
- c. Tersedia tempat parkir untuk tiap-tiap trayek angkutan umum.
- d. Tersedia toilet atau WC umum.
- e. Tersedia tempat parkir bagi kendaraan pribadi.

- Cukup (ketersediaan prasarana memadai) : Skor 3

Indikatornya :

- a. Tersedia tempat tunggu bagi penumpang (*Shelter*).
- b. Tersedia toilet atau WC umum.
- c. Tersedia tempat parkir bagi kendaraan pribadi.

- Kurang

(Ketersediaan prasarana sudah ada tapi belum maksimal) : Skor 2

Indikatornya :

- a. Tersedia toilet atau WC umum.
- b. Tersedia tempat parkir bagi kendaraan pribadi.

- Tidak ada

(Tidak tersedianya prasarana transportasi bagi pengguna jasa angkutan umum) : Skor 1

Indikatornya :

Hasil analisis dengan tabel silang, hasilnya akan dianalisis kembali dengan menggunakan analisis secara deskriptif.

- Tidak tahu

(Pengguna jasa tidak tahu pelayanan yang diberikan terminal Kartasura)

: Skor 0

c. Alamat tempat tinggal (Jarak rumah, tempat aktivitas dengan terminal Kartasura).

Jarak rumah dan tempat aktifitas masyarakat berpengaruh terhadap orientasi pengguna jasa dalam menunggu angkutan umum di zona-zona tertentu. Analisis pada variabel ini akan dihubungkan dengan variabel terpengaruh (Zona Tunggu) menggunakan tabel silang dan hasilnya akan dianalisis secara deskriptif.

d. Tempat Tujuan

Tempat tujuan dianggap sebagai variabel pengaruh, karena tempat tujuan mempengaruhi terhadap orientasi pengguna jasa transportasi angkutan umum untuk memilih dimana akan menunggu atau ganti angkutan umum.

e. Daerah asal menggunakan angkutan umum

Daerah asal menggunakan angkutan umum sangat berpengaruh terhadap orientasi pengguna jasa transportasi angkutan umum, hal ini dikarenakan pengguna jasa akan memilih lokasi yang terbaik untuknya menunggu atau untuk ganti angkutan umum pada zona tunggu atau di dalam terminal Kartasura.

2. Variabel Terpengaruh:

a. Zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di luar terminal Kartasura.

Variabel terpengaruh dalam penelitian ini adalah zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di luar terminal Kartasura dan terminal Kartasura. Zona tunggu dianggap sebagai variabel terpengaruh karena zona tunggu merupakan orientasi pengguna jasa dalam menentukan pilihan untuk

menunggu angkutan umum sebagai dampak dari beberapa variabel pengaruh di atas.

Dalam analisis data menggunakan tabel silang, data dimasukkan dalam bentuk angka. Oleh karena itu maka sampel di zona tunggu yaitu responden, dipopulasikan terlebih dahulu sesuai dengan waktu pengambilan sampel. Sehingga pada waktu-waktu pengambilan sampel yaitu pada hari Senin, Jum'at, Sabtu dan Minggu jam 05.00 - 08.00 WIB, jam 11.00 - 14.00 WIB, 16.00 - 21.00 WIB dapat diketahui jumlah populasinya dan dapat digunakan sebagai data angka dalam analisis tabel silang.

1.8.4. Tahap Pengumpulan Data

A. Data Sekunder

Data sekunder dikumpulkan dari berbagai instansi terkait dan literatur penunjang menurut kebutuhan. Sumber data sekunder meliputi :

- a. Peta administrasi Kecamatan Kartasura.
- b. Peta penggunaan lahan.
- c. Peta Jaringan Jalan Kabupaten Sukoharjo.
- d. Peta Jaringan jalan Kecamatan Kartasura.
- e. Data kondisi fisik daerah penelitian yang meliputi : letak, luas, batas, dll.
- f. Data kondisi demografi daerah penelitian yang meliputi : Jumlah penduduk, kepadatan penduduk, komposisi penduduk.
- g. Data – data yang terkait dengan pembangunan Terminal Kartasura.

B. Observasi

Observasi lapangan dilakukan guna mendukung data sekunder dan bertujuan untuk mengetahui kondisi daerah penelitian secara langsung. Data penunjang data sekunder dikumpulkan melalui kuesioner yang disebarkan kepada pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu di luar sekitar terminal baru Kartasura dan di dalam terminal Kartasura, dan pengemudi angkutan umum. Penyebaran kuisisioner dilakukan untuk mendapatkan informasi terhadap pengguna jasa transportasi angkutan umum yang menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu di sekitar terminal baru Kartasura dan di dalam

terminal Kartasura. Hasil analisis dari data primer dan data sekunder tersebut dapat digunakan untuk mengetahui peranan terminal Kartasura terhadap munculnya zona-zona tunggu pengguna jasa transportasi angkutan umum di luar terminal Kartasura.

1.8.5. Tahap Analisis

Tujuan analisis adalah untuk menyederhanakan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Metode analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode analisa data deskriptif dengan bantuan tabel frekuensi dan tabel silang. Tabel frekuensi digunakan untuk menganalisis data dari kuesioner sehingga dapat diketahui karakter sosial ekonomi dan orientasi pengguna jasa transportasi angkutan umum memilih menunggu angkutan umum di zona-zona tunggu di luar terminal Kartasura atau di dalam terminal baru Kartasura. Sedangkan tabel silang digunakan untuk menganalisis hubungan antara variabel pengaruh dan variabel terpengaruh. Proses awal dalam analisis tabel silang ini, responden yang terdapat di tiap-tiap zona tunggu di populasikan terlebih dahulu jumlahnya menurut waktu pengambilan sampel, sehingga dapat diketahui jumlah sampelnya dan variabel terpengaruh dapat di munculkan menjadi data angka. Tahap analisis menggunakan bantuan tabel silang ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel pengaruh dengan variabel terpengaruh, dan juga bertujuan untuk lebih menguatkan hasil analisisnya nanti.

1.9. Batasan Operasional

Beberapa konsep yang memerlukan definisi operasional adalah sebagai berikut :

1. Terminal adalah titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum, selain itu terminal juga merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalulintas, terminal juga merupakan prasarana angkutan umum yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk

- melancarkan arus penumpang dan barang serta merupakan unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota (Abu bakar, 1995).
2. Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud tujuan yang ingin dicapai. Sarana disini mengacu pada angkutan umum seperti bus, isuzu, truk, dan sebagainya sebagai alat angkutan dalam mengantar barang, orang (Bappeda, 2000).
 3. Prasarana diartikan sebagai segala yang merupakan penunjang terselenggaranya suatu proses (usaha, pemangunan, kegiatan, proyek, dan sebagainya). Prasarana yang dimaksud dalam penelitian ini meliputi terminal, tempat tunggu penumpang, petunjuk penumpang tentang jalur keberangkatan, jalan (Bappeda, 2000).
 4. Transportasi adalah suatu tindakan, proses atau hal untuk memindahkan sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain (Morlock, 1988).
 5. Zona tunggu dalam penelitian ini diartikan sebagai suatu tempat atau lokasi dimana penumpang mengelompok untuk menunggu angkutan umum pada simpul-simpul tertentu.
 6. Rute angkutan umum adalah jalan-jalan dan row tertentu yang biasa dilewati kendaraan angkutan umum, sekumpulan rute dalam suatu kota membentuk jaringan angkutan umum *Transit Network* (Suwardi, 2000).
 7. Peranan adalah keterkaitan antara berbagai fungsi yang memberikan manfaat.
 8. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak tetap (Bappeda, 2000).
 9. Kota adalah suatu sistem jaringan kehidupan yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata ekonomi yang heterogen dan cenderung matrealistis (Bintarto, 1983).
 10. Pengguna jasa adalah setiap orang dan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik angkutan untuk orang maupun barang (Bappeda, 2000).
 11. Angkutan umum adalah suatu sarana untuk untuk memindahkan suatu barang atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain (Morlock, 1988). Dalam penelitian ini angkutan umum yang dimaksud adalah (AKDP) Angkutan Kota Dalam Propinsi,

- (AKAP) Angkutan Kota Antar Propinsi, (ADES) Angkutan Pedesaan, Non bus dalam kota, non bus antar kota.
12. Aksesibilitas adalah keadaan yang menunjukkan kemudahan bergerak dari satu tempat ketempat dalam suatu wilayah (Bintarto, 1987).
 13. Analisis adalah penyelidikan suatu peristiwa untuk mengetahui penyebabnya dan bagaimana duduk perkaranya (Suwarjoko Warpani, 1984).
 14. Menganalisis adalah penyelidikan dengan menguraikan masing-masing bagian (Purwodarminto, 1976 dalam Suwarjoko Warpani, 1984).
 15. Potensi Wilayah adalah kemampuan suatu daerah yang berupa smberdaya yang dapat diambil manfaatnya untuk dikembangkan sehingga dapat meningkatkan kemampuan wilayah atau daerah yang bersangkutan (Sujali, 1989).
 16. Wilayah adalah suatu kawasan-kawasan geografis yang dikenal secara luas sebagai satuan-satuan politis administratif yang dibentuk dengan kebijaksanaan umum.
 17. Daya dukung lingkungan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah semacam potensi yang dimiliki masing-masing lokasi dalam hal ini zona tunggu. Seperti contoh lokasi pada zona tunggu tersebut merupakan *Central Bussines Distric (CBD)* pada lokasi tersebut, lokasi zona tersebut terletak pada simpul (perempatan besar) pada jalur utama yang merupakan pertemuan beberapa trayek angkutan umum.