

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Pembangunan dalam beberapa aspek dewasa ini sangat berpengaruh terhadap sektor transportasi, pengaruh tersebut di tandai dengan adanya kecenderungan meningkatnya kebutuhan penduduk, untuk melakukan perjalanan guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Menyadari peranannya tersebut maka transportasi harus ditata dalam suatu sistem yang terpadu dan terjangkau oleh masyarakat.

Sarana angkutan umum, khususnya angkutan darat disediakan oleh pemerintah maupun swasta, kesemuanya bertujuan untuk penyediaan sarana angkutan penumpang maupun barang untuk sampai ke tujuan. Bus sebagai salah satu moda transportasi darat memegang peran yang besar dalam pengadaan sarana angkutan umum di Indonesia pada umumnya dan Surakarta pada khususnya. Moda angkutan darat selain bus yang memiliki efisiensi tinggi adalah kereta api.

Berdasarkan tinjauan berbagai moda transportasi, misalnya PO DAMRI (2013) yang mengambil rute jurusan Palur – Tirtonadi – Kartosuro PP beserta berbagai karakternya, perlu di upayakan secara terpadu dalam satu sistem transportasi yang utuh. Sehingga diharapkan dalam rangkaian proses angkutan menyeluruh dapat di peroleh hasil yang maksimal. Keterpaduan moda angkutan sangat penting untuk menciptakan efisiensi perjalanan secara nyaman, cepat, tepat, dan teratur dalam sistem transportasi antara kedua moda transportasi yang ada di Surakarta, yaitu moda transportasi jalan raya (angkutan umum) dan jalan rel (kereta api).

Faktor-faktor utama yang mempengaruhi sistem transportasi kota di Indonesia termasuk kota Surakarta antara lain:

1. Faktor kegiatan kota baik dalam kegiatan sosial, ekonomi dan kebudayaan.
2. Faktor jaringan transportasi kota yaitu sarana dan prasarana transportasi.

3. Faktor pergerakan atau arus lalu lintas transportasi.
4. Faktor kelembagaan yang mengatur lalu lintas
5. Faktor regional daerah yaitu arus lalu lintas yang berasal dari daerah pinggiran kota maupun kota-kota disekitarnya.

Kota Surakarta merupakan salah satu kota yang sedang dalam proses pertumbuhan dan perkembangan yang cukup pesat. Inti dari pertumbuhan dan perkembangan kota Surakarta tersebut terutama dicirikan dari perkembangan pembangunan sosial dan fisik kota yang ada di dalam dan di luar wilayah kota Surakarta, yang meliputi wilayah administrasi Kabupaten Sukoharjo, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Boyolali. Beserta dengan kota Surakarta, wilayah-wilayah tersebut membentuk wilayah perkotaan Surakarta.

Kota Surakarta adalah kota terpenting dan terbesar kedua di Jawa Tengah setelah Semarang. Pada saat ini perkembangan kota surakarta cukup pesat dan berpotensi sebagai kota wisata, budaya, olah raga, pendidikan, dan perniagaan (Dinas Pariwisata Surakarta, 2009).

Kota Surakarta mempunyai potensi strategis dalam pertumbuhan dan perkembangan transportasi antara lain:

- a. Posisi Kota Surakarta yang memiliki posisi strategis menjadi daerah simpul (jalur transportasi yang menghubungkan kota-kota besar di Jawa Tengah, DIY, Jawa Barat, DKI Jakarta dan Jawa Timur). Sehingga terjadi peningkatan jumlah arus lalu lintas yang memasuki ataupun melewati Kota Surakarta.
- b. Dalam peran regional, Kota Surakarta merupakan pusat pengembangan wilayah VII di Jawa Tengah, yaitu sebagai generator pembangunan wilayah II lainnya di sekitar Kota Surakarta, seperti: Kabupaten Boyoali, Sukoharjo, Karanganyar, Sragen, Wonogiri, dan Klaten. Sehingga adanya interaksi antara daerah akan terjadi peningkatan mobilitas dan lalu lintas.
- c. Keberadaan Bandara Adi Sumarmo sebagai bandara internasional dan embarkasi haji menempatkan Kota Surakarta menjadi pintu gerbang

pariwisata dan pemberangkatan jema'ah haji untuk wilayah regional Jawa Tengah, Nasional maupun Internasional. Sehingga terjadi peningkatan jumlah wisatawan dan investor.

- d. Keberadaan Pusat Bisnis (Pasar Klewer, PGS, BTC) sebagai pusat kegiatan perdagangan di Kota Surakarta yang membutuhkan pelayanan transportasi barang dalam regional wilayah maupun nasional.
- e. Berkaitan dengan pembangunan Kota Surakarta, Pemerintah Daerah (Pemda) menyusun kebijaksanaan dalam Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) dimana Kota Surakarta di bagi menjadi 4 wilayah pembangunan (WP) yaitu WP Surakarta Utara, WP Surakarta Selatan, WP Surakarta Timur, WP Surakarta Barat. Dan untuk memudahkan operasional dari RUTRK maka ke empat wilayah tersebut dibagi lagi menjadi 10 sub wilayah pembangunan (SWP) (Bappeda), yaitu:
 1. SWP I dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Pucang Sawit, meliputi 6 kelurahan (Pucang Sawit, Jagalan, Gandekan, Sangkrah, Kampung Sewu, dan Semanggi) seluas 487,52 Ha.
 2. SWP II dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Kampung Baru, meliputi (Kampung Baru, Kepatihan Kulon, Kepatihan Wetan, Purwodiningratan, Gilingan, Kestalan, Keprabon, Ketelan, Timuran, Punggawan, Stabelan dan Sudiroprajan) seluas 430,90 Ha.
 3. SWP III dengan pusat pertumbuhan di kelurahan Gajahan, meliputi 12 kelurahan (Joyotakan, Danukusuman, Serengan, Kratonan, Jayengan, Kemlayan, Pasar Kliwon, Gajahan, Kauman, Baluwarti, Kedung Lumbu, dan Joyosuran) seluas 494,31 Ha
 4. SWP IV dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Sriwedari, meliputi 8 kelurahan (Sriwedari, Tipes, Bumi, Panularan, Penumping, Purwosari, Manahan da Mangkunegaran) seluas 549,40 Ha.
 5. SWP V dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Sondakan, meliputi 3 kelurahan (Pajang, Laweyan, Sondakan) seluas 258,50 Ha
 6. SWP VI dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Jajar, meliputi 3 kelurahan (Karangasem, Jajar, Kerten) seluas 327,60 Ha.

7. SWP VII dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Sumber, meliputi 2 kelurahan (Sumber, Banyuanyar) seluas 258,30 Ha.
8. SWP VIII dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Jebres, meliputi 2 kelurahan (Jebres, Tegalarjo) seluas 349,50 Ha.
9. SWP IX dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Kadipiro, meliputi 2 kelurahan (Kadipiro, Nusukan) seluas 715,10 Ha
10. SWP X dengan pusat pertumbuhan di Kelurahan Mojosongo, meliputi 1 kelurahan seluas 532,90 Ha.

Ide pemerintah Kota Surakarta, yang menghadapi tuntutan akan kebutuhan sarana dan prasarana tersebut, maka dengan ini Dinas Tata Kota, Kota Surakarta menyiapkan beberapa rancangan yang termuat dalam Rancangan Umum Tata Ruang Kota Surakarta, antara lain :

1. Pembangunan jalan tol (Solo-Yogya, Solo-Semarang/Tol Solo-Kertosono).
2. Rencana pengembangan jalan.

Dengan berpijak pada Rancangan Umum Tata Ruang Kota Surakarta dan adanya keterkaitan dengan permasalahan antar moda transportasi di Surakarta, maka penyusun berkeinginan mengangkat topik tersebut dalam pengerjaan Tugas Akhir yang berjudul “ANALISIS KETERPADUAN ANGKUTAN UMUM TERHADAP KARAKTERISTIK DAN PERKEMBANGANNYA DI SURAKARTA”. Karena keterpauan moda angkutan ini sangat penting untuk menciptakan efisiensi perjalanan secara aman, nyaman, cepat, tepat dan teratur; disini diartikan dengan tersedianya sarana angkutan umum untuk melakukan mobilitas, dalam sistem transportasi antar beberapa moda transportasi antara lain :

1. Jalan raya(dalam kota, antar kota dalam propinsi, antar kota antar propinsi).
2. Kereta.

Tabel. 1.1. Luas Wilayah Jumlah Penduduk, Jenis Kelamin Dan Tingkat Kepadatan Tiap Kecamatan Di Kota Surakarta Tahun 2011

| Kecamatan | Luas wilayah (Km ²) | Jumlah penduduk | | | Jenis kelamin (%) | Tingkat kepadatan |
|--------------|---------------------------------|-----------------|-----------|---------|-------------------|-------------------|
| | | Laki-laki | Perempuan | Jumlah | | |
| Laweyan | 8,64 | 54.834 | 56.933 | 111.767 | 96,31 | 12.936 |
| Serengan | 3,19 | 31.239 | 32.252 | 63.491 | 96,86 | 19.903 |
| Pasar kliwon | 4,82 | 43.799 | 45.365 | 89.164 | 96,55 | 18.499 |
| Jebres | 12,55 | 72.286 | 73.417 | 145.703 | 98.46 | 11.582 |
| Banjarsari | 14,81 | 88.287 | 89.698 | 177.985 | 98,43 | 12.018 |
| Jumlah | 44,04 | 290.445 | 297.665 | 588.110 | 97,57 | 13.354 |

Sumber: Monografi kelurahan

Tabel. 1.2. Banyaknya Penduduk Menurut Mata Pencaharian Di Kota Surakarta Tahun 2011

| Kecamatan | Petani sendiri | Pengusaha | Buruh industri | Buruh bangunan | Pedagang | Angkutan | PNS | Lain-lain | Jumlah |
|--------------|----------------|-----------|----------------|----------------|----------|----------|-------|-----------|---------|
| Laweyan | 50 | 1.542 | 16.108 | 12.852 | 7.380 | 4.204 | 4.386 | 38.245 | 84.767 |
| Serengan | - | 1.980 | 6.996 | 5.042 | 5.285 | 2.284 | 1.454 | 25.398 | 48.439 |
| Pasar kliwon | - | 3.238 | 15.852 | 11.389 | 11.373 | 5.995 | 2.365 | 22.604 | 72.816 |
| Jebres | 85 | 2.219 | 16.633 | 16.089 | 5.120 | 2.711 | 8.043 | 48.050 | 98.950 |
| Banjarsari | 346 | 3.764 | 20.829 | 23.676 | 10.638 | 5.938 | 8.395 | 36.803 | 110.389 |

Sumber: Surakarta Dalam Angka 2011

Melihat adanya pertambahan jumlah kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya, maka sangat di perlukan upaya manajemen lalu lintas dan perbaikan serta peningkatan kualitas permukaan jalan agar mutu pelayanan transportasi dapat di tingkatkan tanpa perlu menambah jalan yang sudah ada.

1.2. Perumusan Masalah

Keberhasilan pembangunan nasional telah banyak berpengaruh kepada perkembangan kawasan perkotaan. Tuntutan perkembangan dan pertumbuhan kota tersebut kemudian berakibat meningkatnya kegiatan ekonomi di kota. Pertumbuhan pada daerah sekitar kota yang mempunyai potensi dalam

lintasan ekonomi dan perdagangan, seperti adanya kawasan industri, pertanian dan lain-lain juga memberikan pengaruh kepada perkembangan kota.

Untuk menunjang perkembangan pertumbuhan kota tersebut, diperlukan dukungan kegiatan transportasi kota, karena angkutan kota merupakan tulang punggung untuk terlaksananya kelancaran kegiatan sosial ekonomi dan mobilitas penumpang dan barang. Pada dasarnya suatu kota, khususnya kota besar, mempunyai fungsi ganda yaitu fungsi sekunder dimana jasa pelayanan yang ada dalam kota itu terjadi untuk memenuhi dan melayani segala kebutuhan masyarakat di dalam kota itu juga untuk memenuhi dan melayani kebutuhan masyarakat daerah sekitarnya yang lebih luas.

Kedudukan Kota Surakarta sebagai pusat kegiatan tersebut, telah menarik penduduk daerah lain dan daerah sekitarnya datang ke kota untuk bekerja, berbelanja, dan tinggal menetap, baik untuk sementara waktu maupun menetap.

Dengan kemajuan pembangunan dan peningkatan ekonomi masyarakat serta penambahan penduduk, maka ketergantungan kehidupan kota pada transportasi semakin besar, hal ini di tandai dengan adanya kecenderungan meningkatnya kebutuhan penduduk kota untuk melakukan perjalanan dan meningkatnya kepadatan lalu lintas.

Pertambahan jumlah penduduk kota Surakarta yang makin padat, dan keinginan kota yang terpusat, telah mendorong penduduk untuk pindah ke pinggiran kota.

Keadaan ini mempercepat pertumbuhan dan perkembangan kota, hingga meluas mencakup daerah-daerah sekitarnya dan timbulah pemukiman di sekitar kota.

Perkembangan jumlah dan tingkat mobilitas penduduk yang tinggi, telah menimbulkan masalah lalu lintas dan angkutan kota, yaitu kemacetan dan kesemerawutan lalu lintas, rendahnya kualitas, keterbatasan sarana angkutan umum, rendahnya kualitas pelayanan sarana dan prasarana, kurangnya keamanan dan kenyamanan penumpang.

Bila masalah lalu lintas dan angkutan tersebut tidak ditangani secara cepat dan tepat maka masalah tersebut akan terus meningkat sejalan dengan perkembangan dan penambahan kegiatan dan jumlah penduduk.

Dari keterangan dan fakta mengenai permasalahan daerah kota surakarta dan kaitannya dengan transportasi kota maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah antar moda angkutan umum di Kota Surakarta sudah terpadu atau belum?
2. Bagaimanakah karakteristik dan perkembangan moda transportasi di Kota Surakarta pada saat ini?

1.3. Tujuan penelitian

1. Untuk mengidentifikasi keterpaduan dari masing-masing moda transportasi di daerah penelitian.
2. Untuk mengetahui karakteristik dan perkembangan dari moda transportasi di daerah penelitian.

1.4. Kegunaan penelitian

1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang sebenarnya tentang keterpaduan antar moda angkutan umum di kota surakarta saat ini.
2. Penelitian ini untuk persyaratan dalam tugas akhir perkuliahan (skripsi) dalam meraih predikat sarjana penuh (S1) di Universitas Muhammadiyah Surakarta.
3. Penelitian ini dapat digunakan oleh praktisi yang berkaitan dengan transportasi antara lain: Pemerintah Daerah (Pemda), Dinas Lalu Lintas Jalan Raya (DLLAJR), Satuan Lalu Lintas (SATLANTAS), dan instansi lainnya.

1.5. Telaah pustaka dan penelitian sebelumnya

Perangkutan adalah bagian dari kegiatan ekonomi yang bersangkutan atau berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan perencanaan mengubah letak geografi barang atau orang. Jadi salah satu tujuan penting perencanaan tata guna lahan atau sistem perangkutan adalah menunjukkan keseimbangan yang efisien antara potensi guna lahan dengan kemampuan perangkutan (Benson dan Whit, 1975, dalam Suwardjoko Warpani, 1990).

Usaha penyediaan sarana angkutan umum dilakukan oleh pihak pemerintah dan swasta, baik dilakukan secara terpisah maupun bersama-sama namun sampai sekarang mengalami kekurangan secara umum. Kenaikan akan pelayanan atau permintaan terhadap pelayanan jasa transportasi atau angkutan umum menurut laporan Bank Dunia (1972) dipengaruhi oleh kenaikan penduduk dan pertumbuhan ekonomi.

Pertumbuhan lain yang mendasari permintaan pelayanan jasa transportasi umum menurut Schumer (1974) tergantung pada mutu pelayanan jasa transportasi meliputi :

1. Kecepatan
Merupakan faktor yang banyak dituntut oleh pemakai jasa transportasi terutama masyarakat yang mempunyai mobilitas tinggi.
2. Keamanan
Faktor yang meliputi keselamatan terhadap hak milik dari suatu tindakan kejahatan.
3. Kapasitas
Ditekankan pada kapasitas yang memadai terutama pada jam-jam sibuk.
4. Pengaturan
Faktor ini meliputi ketepatan waktu kedatangan dan kapasitas dalam suatu perjalanan.

5. Ketepatan

Yaitu menunjukkan keterpaduan pada suatu moda dengan pelayanan jasa transportasi yang lainnya dalam suatu sistem pelayanan jasa transportasi.

6. Pertanggung jawaban

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

7. Kenyamanan

Adalah 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 penumpangnya.

Dengan makin meningkatnya pelayanan jasa transportasi, terutama jumlah, mutu, moda (jenis) transportasi, keteraturan dan pelayanan yang baik menimbulkan pengaruh terhadap pemanfaatan pelayanan transportasi. Kegiatan penduduk dalam memanfaatkan pelayanan transportasi bermacam-macam tujuannya. Hal ini dapat dilihat di daerah penelitian dari pagi hingga sore hari. Pada umumnya tujuan pemanfaatan pelayanan transportasi meliputi kegiatan untuk bekerja, sekolah, berdagang, berbelanja, mencari pelayanan sosial seperti ke rumah sakit, bank dan sebagainya.

Tujuan pemanfaatan pelayanan transportasi berdasarkan atas mobilitasnya menurut Federal Highway Administration State (1997) diklasifikasikan dalam 3 kelompok yaitu:

1. Home – based work

Yaitu perjalanan yang bermula dari rumah ke tempat kerja. Tempat kerja dapat digolongkan ke dalam bekerja, sekolah dan berdagang.

2. Home – based other

Adalah perjalanan yang bermula dari rumah ke rumah ke tempat tujuan yang lain, yang bukan tempat kerja. Tujuan yang dimaksud seperti rekreasi, mencari pelayanan sosial dan sebagainya.

3. Non home – based

Ialah yang tidak berpangkal dan berujung dari rumah. Ini dicerminkan oleh orang yang mudik mencari pekerjaan yang biasanya tidak menentu dalam mendapatkan pekerjaan.

Dengan meningkatnya penduduk memanfaatkan pelayanan transportasi dapat diperoleh keuntungan, keuntungan tersebut dapat diterima secara langsung maupun tidak langsung. Keuntungan tersebut dapat tergambar secara makro, yaitu:

- a. Keuntungan transportasi umum digambarkan dalam bentuk efisien waktu, efisien biaya operasional kendaraan, dan sedikit jumlah kecelakaan.
- b. Keuntungan transportasi umum dalam menjamin ketersediaan kecepatan harus dapat menunjukkan pertumbuhan ekonomi dan menjamin mobilitas masyarakat (orang), barang dan jasa (Suwardjoko Warpani, 1990).

Arus lalu lintas dapat terjadi akibat suatu proses pemenuhan hidup, menurut Jones (1977) arus lalu lintas dapat terjadi akibat:

1. Pengambilan keputusan untuk melakukan perjalanan.
2. Kemana perjalanan akan dituju.
3. Dengan alat angkutan apa perjalanan akan dilakukan.
4. Lewat rute mana perjalanan akan dilakukan.
5. Kapan perjalanan itu akan dilakukan.

Hal diatas menggambarkan pada pengambilan keputusan untuk melakukan mobilitas. Dalam melakukan mobilitas, penduduk cenderung memilih rute yang mempunyai fasilitas yang lebih memadai, kecuali pada suatu daerah memiliki suatu rute saja, penduduk cenderung memanfaatkan pelayanan transportasi meskipun harus menunggu dalam waktu yang lama.

Apabila dapat memilih rute perjalanan, penduduk lebih menekankan pada efisiensi yang menyeluruh, yaitu mendasarkan atas faktor-faktor :

1. Waktu tempuh perjalanan lebih pendek.
2. Rute perjalanan pendek.
3. Perjalanan relatif cepat.
4. Tingkat pelayanan yang tinggi.
5. Tingkat keselamatan yang tinggi sebagai kerangka pertimbangan.

Hal-hal di atas apabila terpenuhi mengakibatkan arus lalu lintas lebih efisien, nyaman, murah, dan aman. Dengan begitu keterpaduan antar angkutan akan tercapai.

Permasalahan transportasi yang sering terjadi adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas sangat mempengaruhi para pelaku perjalanan, baik yang menggunakan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Kemacetan menambah waktu perjalanan, ketidaknyamanan dalam perjalanan serta memperbesar biaya keseluruhan perjalanan. Apabila kemacetan meningkat, maka biaya perjalanan pun akan meningkat sampai tercapai suatu titik tertentu, dan pada saat ini orang mulai mencoba mencari alternatif lintasan lain dengan harapan lintasan tersebut tidak terlalu macet (Suwardjoko Warpani, 1990: 137).

Siti Patonah (2005) dalam penelitian *Evaluasi Jalur Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Terhadap Mobilitas Penduduk di Kota Pematang Siawang*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi ketersediaan pelayanan transportasi angkutan kota di daerah penelitian, mengkaji sejauh mana pelayanan transportasi angkutan kota memenuhi kebutuhan penduduk dalam melakukan mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan sosial ekonomi. Meskipun penelitian merupakan jalur pelayanan transportasi angkutan kota dan arah mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan sosial, ekonomi pelayanan angkutan kota di Kota Pematang Siawang tidak sesuai dengan kebutuhan penduduk dan belum memenuhi kebutuhan penduduk dalam memenuhi mobilitas. Metode yang digunakan adalah metode survai. Di dalam metode ini informasi dikumpulkan dari responden

dengan menggunakan kuisioner (daftar pertanyaan). Langkah – langkah yang diambil meliputi tahapan – tahapan sebagai berikut. Pemilihan daerah penelitian, pengumpulan data, penentuan responden, variabel penelitian, analisa data, analisa geografi.

Dalam penelitian Sri Mulyani (2006) yang berjudul “Analisis Ketersediaan Rute Pelayanan Transportasi Angkutan Umum Di Kabupaten Kebumen” bertujuan untuk mengetahui ketersediaan dan pelayanan rute transportasi angkutan umum, mengetahui kesesuaian rute pelayanan transportasi angkutan umum dengan distribusi penduduk, mengetahui keterkaitan rute pelayanan transportasi angkutan umum dengan hirarkhi pusat pelayanan, mengetahui keterkaitan rute pelayanan transportasi angkutan umum dengan produksi wilayah di Kabupaten Kebumen.

Dari hasil analisis penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa pertama, Rute angkutan umum 14-15 tempat duduk dengan rute Kebumen-Petanahan-Karanganyar-Gombong-Jatijajar, dan rute Prembun-Kebumen-Petanahan-Gombong-Jatijajar memiliki nilai ketersediaan pelayanan sebesar 2432 dan 1280, yang berarti bahwa kedua rute transportasi angkutan umum tersebut memiliki tingkat ketersediaan rute pelayanan transportasi angkutan umum yang tinggi, sehingga rute tersebut dikatakan sebagai rute transportasi angkutan umum yang menjadi tujuan utama dari mobilitas penduduk di Kabupaten Kebumen. Sedangkan untuk transportasi angkutan umum 12 tempat duduk rute Kebumen-Srunu-Alian PP, Karanganyar-Karanggayam-Kajoran-Pinggit-Clapar-Ginandong, Gombong-Sempor-Ketileng PP, dan Gombong-Puring PP juga memiliki ketersediaan pelayanan tertinggi diantara rute-rute yang lain. Sedangkan untuk korelasi ketersediaan pelayanan transportasi angkutan umum dengan kepadatan penduduk dan hirarki pusat pelayanan memiliki korelasi positif yang kuat $r = 0,810$ dan $0,710$. Kedua, rute pelayanan transportasi angkutan umum dan kepadatan penduduk mempunyai korelasi positif yang kuat sebesar $r = 0,721$. Ketiga, rute pelayanan transportasi angkutan umum dan hirarki pusat pelayanan mempunyai korelasi positif yang kuat sebesar $r = 0,732$. Keempat, rute pelayanan

transportasi angkutan umum dan produksi wilayah tidak memiliki hubungan yang signifikan $r = -0,081$.

Tabel 1.3. Perbandingan dan penelitian sebelumnya

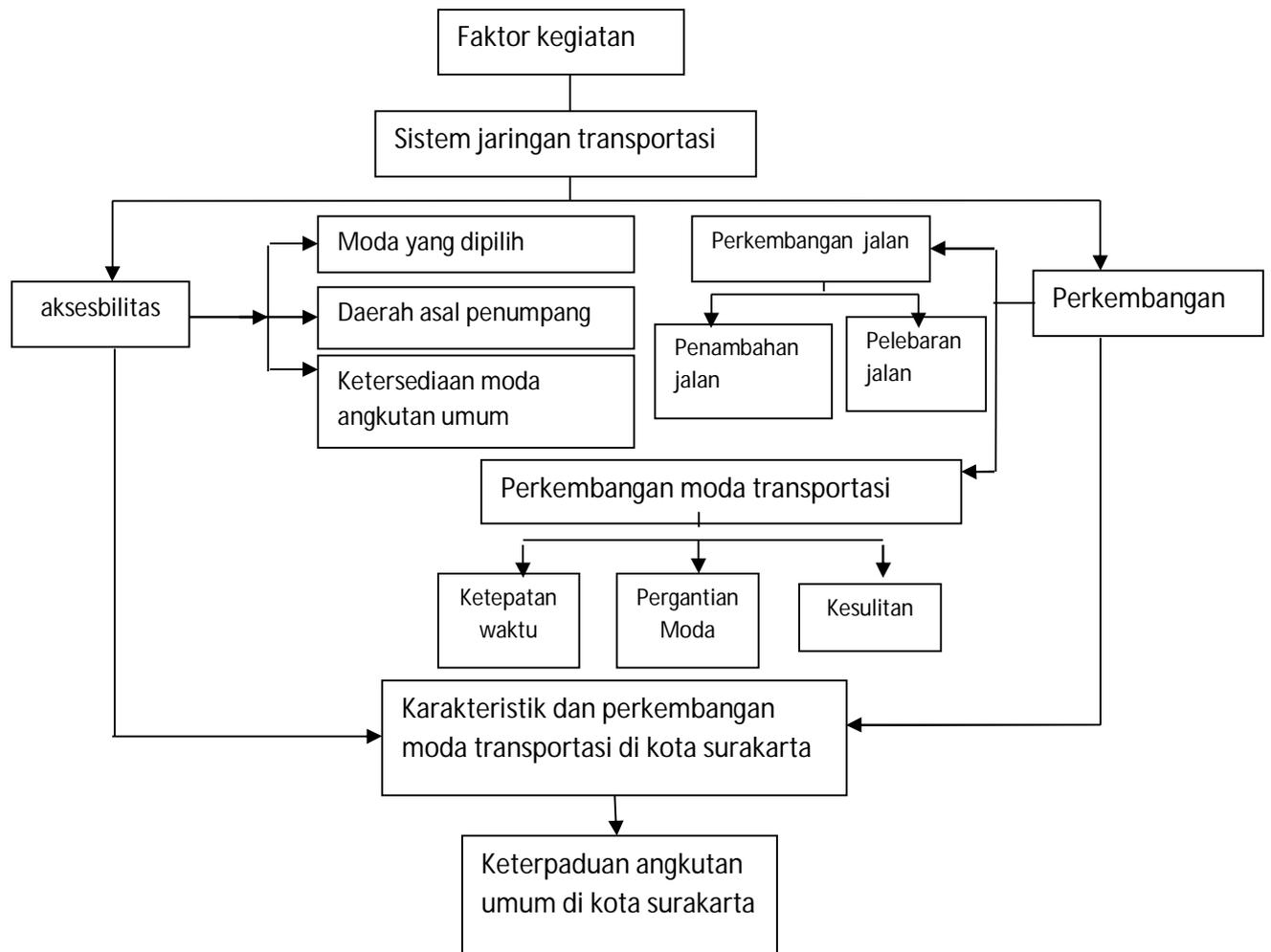
| Nama Peneliti dan tahun | Judul | Tujuan Penelitian | Metode Penelitian | Hasil |
|-------------------------|--|--|---------------------------------|---|
| Siti Patonah (2005) | Evaluasi Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Terhadap Mobilitas Penduduk Menuju Pusat Pelayanan di Kota Pemalang Kabupaten Pemalang | Mengevaluasi ketersediaan pelayanan transportasi angkutan kota di daerah penelitian, mengkaji sejauh mana pelayanan transportasi angkutan kota memenuhi kebutuhan penduduk dalam melakukan mobilitas dan mengetahui arah dan tujuan mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan sosial ekonomi. | Survei data primer dan sekunder | Jalur pelayanan transportasi angkutan kota dan arah mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan sosial ekonomi pelayanan angkutan kota di kota Pemalang tidak sesuai dengan kebutuhan penduduk dan belum memenuhi kebutuhan penduduk dalam mobilitas. |
| Sri Mulyani (2006) | Analisis Ketersediaan Rute Pelayanan Transportasi Angkutan Umum di Kabupaten Kebumen | Mengetahui ketersediaan dan pelayanan rute transportasi angkutan umum, mengetahui kesesuaian rute pelayanan transportasi angkutan umum dengan distribusi penduduk, keterkaitan pelayanan transportasi angkutan umum dengan hirarki pusat pelayanan, keterkaitan rute pelayanan transportasi angkutan umum dengan penduduk di wilayah Kabupaten Kebumen | Metode Product Moment | Dari hasil penelitian bahwa rute angkutan umum memiliki tingkat ketersediaan rute transportasi angkutan umum yang tinggi, dari hasil rute pelayanan transportasi angkutan umum dan kepadatan penduduk dan hirarki pusat pelayanan memiliki korelasi positif yang kuat |
| Aditya Cahya (2014) | Sita Dewa Analisis Keterpaduan Transportasi Angkutan Umum Terhadap Karakteristik dan Perkembangannya di Kota Surakarta | Untuk mengidentifikasi keterpaduan dari masing-masing moda transportasi di daerah penelitian dan untuk mengetahui karakteristik dan perkembangan dari moda transportasi di daerah penelitian | Metode survei | Dari hasil penelitian bahwa tingkat keterpaduan moda angkutan umum dipengaruhi oleh ketersediaan moda angkutan itu sendiri hal ini dikarenakan penumpang yang dari luar kota Surakarta menuju ke daerah yang dituju tidak semuanya moda angkutan umum melewati dan melayani rute kedaerah tujuan. |

1.6 Kerangka Pemikiran

Tersedianya pelayanan angkutan umum menyebabkan kelancaran mobilitas penumpang dan barang melalui angkutan umum dan angkutan pribadi. Bagi orang yang tidak mempunyai alat transportasi pribadi, pelayanan transportasi umum merupakan pilihan utama.

Dengan adanya keterpaduan antara moda angkutan dimaksudkan untuk mengurangi perpindahan yang berlebihan dari satu moda ke moda angkutan umum lainnya. Keterpaduan moda angkutan umum secara sistem dapat diartikan untuk melakukan perjalanan, sedangkan secara fisik tersediannya sarana angkutan umum berlainan jenis dalam satu kawasan.

Dinamika pelayanan juga merupakan faktor dari efisiensi keterpaduan yang mana hal ini dinyatakan dalam beberapa parameter antara lain frekuensi waktu, jenis kendaraan dan pelayanan. Dengan adanya ketersediaan sarana dan prasarana juga ditunjukkan dengan adanya ketepatan waktu, serta jenis kendaraan dan pelayanan yang memuaskan akan terjadi keterpaduan moda angkutan umum di dalam Kota Surakarta



Gambar 1.1. Kerangka Pemikiran

Sumber : Penulis, 2014

1.7. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian survai yang menjelaskan bahwa dalam survai informasi dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuesioner. Umumnya pengertian survai dibatasi pada penelitian yang datanya dikumpulkan dari sampel atas populasi untuk mewakili seluruh populasi(Masri Singarimbun,1982).

1.7.1. Penentuan Daerah Penelitian

Pemilihan daerah penelitian dilakukan dengan metode *purposive* yaitu memilih daerah penelitian dengan pertimbangan bahwa daerah yang dijadikan obyek penelitian benar-benar ada (M, Singarimbun dan Sofyan E, 1985).

Kota Surakarta dipilih sebagai daerah penelitian karena kota surakarta memiliki beberapa daerah yang dijadikan tempat pergantian angkutan umum ke angkutan lainnya. Lokasi penelitian dilakukan distasiun kereta api solo balapan, terminal tertonadi, tempat hentian bus(THB) kerten dan (THB) jebres. Lokasi tersebut dipilih sebagai tempat penelitian didasarkan pada beberapa pertimbangan:

- a) Lokasi tersebut dapat mewakili lokasi yang lain sebagai tempat pergerakan angkutan umum yang sebenarnya.
- b) Sebagai pintu masuk dan keluar kota surakarta.
- c) Merupakan titik simpul pergantian moda angkutan umum disurakarta.
- d) Berpengaruh terhadap pergerakan angkutan umum di surakarta.

1.7.1.1. Stasiun Kereta Api Solo Balapan

Wawancara calon penumpang di stasiun kereta api di Solo balapan dilakukan karena merupakan stasiun kereta api penumpang terbesar di kota surakarta. Selain itu stasiun ini melayani pemberangkatan semua penumpang semua angkutan, seperti kelas ekonomi, bisnis, eksekutif. Berbeda dengan stasiun kereta purwosari yang hanya melayani pemberangkatan kelas ekonomi.

1.7.1.2. Terminal Bis Tirtonadi

Terminal bis tirtonadi sebagai lokasi penelitian karena terminal ini merupakan terminal bis terbesar di kota surakarta yang melayani semua jenis angkutan bis, baik angkutan dalam kota, antar kota dalam provinsi maupun antar kota antar provinsi. Terminal ini juga merupakan titik pergantian moda angkutan umum baik antara angkutan bis maupun dengan angkutan lainnya.

1.7.1.3. Tempat Hentian Bis Kerten

Alasan memilih tempat hentian bis (THB) kerten dalam pengambilan data primer ini didasarkan pada pertimbangan bahwa THB kerten merupakan pintu masuk bagi penumpang angkutan bis dari arah timur kota surakarta. Selain itu THB kerten adalah tempat pergantian antara moda angkutan bagi penumpang angkutan umum bis yang menuju keluar kota Surakarta.

1.7.1.4 Tempat Hentian Bis Jebres

Pemilihan lokasi penelitian di tempat hentian bis (THB) jebres disebabkan karena THB jebres merupakan pintu masuk bagi penumpang angkutan bis dari arah timur dan arah utara kota surakarta dan tempat pergantian moda angkutan bagi penumpang angkutan bis yang menuju kota surakarta dari arah timur dan utara atau sekitarnya.

1.7.2. Tehnik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Pada penelitian survai data primer diperoleh dari wawancara dengan pengguna angkutan umum, menggunakan daftar pertanyaan yang telah disediakan sebelumnya. Antara lain umur penumpang, pekerjaannya, kepemilikan kendaraan, frekwensi perjalanan rata-rata, moda transportasi yang digunakan, asal perjalanan, jumlah pergantian moda angkutan, kesulitan yang ditemui.

Data sekunder diperoleh dari instansi-instansi yang terkait. Data sekunder ini digunakan sebagai pelengkap data primer untuk menganalisis maupun pengambilan kesimpulan nantinya.

1.7.2.1. Penentuan Sampel

Penentuan sampel responden dengan menggunakan metode *Incidental Sampling* atau sampling kebetulan yaitu dalam pengambilan sampel disini adalah siapa saja yang kebetulan dijumpai ditempat-tempat tertentu, atau pengguna jasa transportasi yang berada didaerah penelitian. (Sutrisno Hadi, 1989).

1.7.3. Analisis Data

Analisis data adalah proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Metode analisa menggunakan analisis statistik deskriptif yang disajikan dalam bentuk tabel frekuensi ini untuk mendapatkan deskripsi, ciri atau karakteristik responden. Peta disini untuk menunjukkan lokasi daerah pengamatan dalam bentuk gambar yang berskala kecil. Sedangkan foto disini memperlihatkan daerah penelitian dalam wujud gambar berwarna. Setelah data dianalisa dan informasi yang lebih sederhana diperoleh hasil-hasil harus diinterpretasikan untuk mencari makna dan implikasi yang lebih luas dari hasil-hasil penelitian (Effendi dan Manning, 1989).

Tabel 1.4. Contoh Hasil Analisis Moda Yang Digunakan Penumpang di Daerah Penelitian

| Moda yang digunakan | Stasiun Balapan | | Terminal Tirtonadi | | Tempat hentian bis Jebres | | Tempat hentian bis Kerten | |
|---------------------|-----------------|-------|--------------------|-------|---------------------------|-------|---------------------------|-------|
| | f | % | f | % | f | % | f | % |
| Bis | 11 | 13,75 | 47 | 56,00 | 40 | 80,00 | 23 | 57,50 |
| Minibus | - | - | 14 | 16,80 | 6 | 10,00 | 12 | 30,00 |
| Taksi | 36 | 45,00 | 7 | 8,80 | - | - | 1 | 2,50 |
| Ojek | - | - | 2 | 1,60 | - | - | - | - |
| Becak | 12 | 15,00 | 8 | 9,60 | 2 | 5,00 | - | - |
| Kendaraan pribadi | 17 | 21,25 | 6 | 7,20 | 2 | 5,00 | 1 | 2,50 |
| Jalan kaki | 2 | 2,50 | 1 | 1,60 | - | - | 3 | 2,70 |
| Kereta api | 2 | 2,50 | - | - | - | - | - | - |
| Jumlah | 80 | 100 | 85 | 100 | 50 | 100 | 40 | 100 |

Sumber : Data Primer 2014

1.8 Batasan Operasional

Kota dilihat secara yuridis administrasi adalah suatu daerah tertentu dalam wilayah negara dimana keberadaannya diatur oleh undang-undang (peraturan tertentu), dibatasi oleh batasan-batasan administrasi tertentu, berstatus sebagai kota (baik kota kecil, kota madya, atau kota besar), berpemerintah tertentu dengan segala hak dan kewajibannya mengatur wilayahnya (Hadi Sabari Yunus 1994).

Transportasi merupakan suatu tindakan proses atau hal memindahkan sesuatu dari suatu tempat ke tempat yang lain (Morlok, 1988, dalam Suwardjoko Warpani, 1990).

Lalu Lintas adalah gerakan perpindahan penduduk ataupun barang melalui suatu jalur jalan tertentu (UU No.14 th.1992). dalam penelitian inilalu lintas didefinisikan sebagai aktifitas aliran penduduk, barang atau jasa yang melewati jalur jalan dan atau kereta api yang ada di kota surakarta.

Keterpaduan adalah tersedianya sarana angkutan umum yang digunakan oleh pengguna angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan (Suwardjoko Warpani, 1990). Penelitian ini mendefinisikan keterpaduan sebagai lengkap atau tidaknya suatu daerah dalam menyediakan sarana transportasi umum.

Moda adalah jenis sarana transportasi yang digunakan. Setiap moda transportasi memiliki peran yang berbeda, namun dalam kenyataan menunjukkan adanya tumpang tindih dalam penyediaan transportasi. Moda transportasi sebagai contoh: becak, bis, minibis, taksi, kereta api yang berfungsi sama yaitu untuk mengangkut orang atau barang (Suwardjoko Warpani,1990).

Pemilihan Moda (*Moda Split*) adalah jenis moda kendaraan yang dipilih oleh pembentuk perjalanan (Rossdam Catanes dan Snyder, 1986).

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan yang dicapai sebagai contoh dalam penelitian ini yaitu kendaraan serta angkutan umum (Suwardjoko Warpani, 1990).

Perjalanan adalah proses pergerakan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan dan maksud tertentu (Suwardjoko Warpani, 1990)

Rute adalah jalan yang menghubungkan tempat satu dengan tempat yang lain yang merupakan satu rangkaian perjalanan yang ditempuh dengan angkutan umum (Suwardjoko Warpani, 1990).

Terminal adalah simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik dan turun penumpang dan atau bongkar muat barang untuk mengendalikan lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi (Suwardjoko Warpani, 1990).

Stasiun adalah tempat berkumpulnya penumpang dan barang yang menggunakan moda (jenis) angkutan kereta api (Suwardjoko Warpani, 1990).