

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar belakang**

Secara umum geografi merupakan studi yang mempelajari tentang fenomena alam, manusia, dan keterkaitan antara keduanya di permukaan bumi dengan menggunakan pendekatan keruangan, kelingkungan, dan kompleks wilayah. Sedangkan transportasi atau transport diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah produksi dan tempat tujuan adalah daerah konsumen (pasar). Tempat asal dapat pula merupakan daerah perumahan (pemukiman), sedangkan tempat tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, toko, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, Bandar udara, dan masih banyak sekali yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan. (Sakti Adji Adisasmita,2011). Dari dua pengertian diatas, antara geografi dan transportasi dapat dipadukan menjadi pengertian geografi transportasi yaitu diskripsi yang menyeluruh antara manusia dan aspek alat baik dari tenaga maupun lingkungan sekitar seperti alat transportasi.

Menurut Utamo transportasi memiliki fungsi yang terbagi menjadi dua yaitu melancarkan arus barang dan manusia dan menunjang perkembangan pembangunan (the promoting sector). Manfaat transportasi dalam bidang ekonomi bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia, peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan terjadi transaksi. Dalam sosial, transportasi menyediakan berbagai kemudahan antara lain pelayanan untuk orang atau kelompok, pertukaran informasi, perjalanan untuk bersantai, memendekkan jarak dan memencarkan penduduk. Dalam politis menciptakan persatuan, pelayanan lebih luas, keamanan Negara dan mengatasi bencana. Untuk kewilayahan sendiri bermanfaat memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman.

Salah satu sarana transportasi umum adalah angkutan desa. Angkutan desa adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek angkutan kota yang berada dalam wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. Angkutan pedesaan merupakan sarana pendukung wilayah yang penting untuk melakukan pergerakan penduduk.

Setiap pergerakan yang dilakukan penduduk pada dasarnya pencerminan motivasi mereka melakukan kegiatan. Disamping itu pola jaringan jalan perkotaan akan menyebabkan pergerakan penduduk dan transportasi perkotaan cenderung membentuk pola pergerakan sesuai dengan jaringan jalan yang telah ada. Suatu peninjauan atas motivasi pergerakan penduduk untuk melakukan kegiatannya tidak dapat dipisahkan dari pola penggunaan lahan perkotaan. Adanya motivasi pergerakan tersebut menunjukkan bahwa tujuan pergerakannya adalah tempat berlangsungnya kegiatan fungsional perkotaan (Anton Subekti, 2005)

Kebutuhan akan pergerakan bersifat umum . Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan akan ekonomi, pendidikan, hiburan, sosial, budaya, dan sebagainya. Pola pergerakan secara fisik sebagian besar ditentukan oleh kebiasaan sosial ekonomi penduduk, misalnya jam kerja normal, waktu buka toko, waktu waktu kerja masyarakat, dan peristiwa peristiwa sosial. Pola pergerakan penduduk dapat dibagi dalam pola pergerakan harian, mingguan, dan musiman

Faktor yang berpengaruh terhadap pergerakan adalah kondisi sosial ekonomi seperti banyaknya anggota keluarga yang bekerja, dan penghasilan keluarga. (Daniel dan warnes, 1983).

Pada prinsipnya karakteristik pergerakan dapat dibedakan menjadi 2 kelompok utama, yaitu pergerakan non spasial dan pergerakan spasial. Karakteristik pergerakan non spasial (tanpa batas ruang) adalah segala karakteristik pergerakan yang berkaitan dengan aspek non – spasial, seperti sebab terjadinya pergerakan, jenis moda yang digunakan. Sedangkan karakteristik pergerakan spasial (dengan batas ruang) adalah segala karakteristik pergerakan

yang meliputi aspek – aspek yang berkait dengan orientasi pergerakan itu sendiri, yaitu menyangkut dengan pola tata guna lahan, pola perjalanan orang, dan pola perjalanan barang.

Kecamatan Delanggu merupakan salah satu dari 26 kecamatan di Kabupaten Klaten yang memiliki luas 2081,683 Ha dan terdiri dari 16 desa (Desa Banaran, Desa Bowan, Desa Butuhan, Desa Delanggu, Desa Dukuh, Desa Gatak, Desa Jetis, Desa Karang, Desa Kepanjen, Desa Krecek, Desa Mendak, Desa Sabrang, Desa Segaran, Desa Sidomulyo, Desa Sribit, Desa Tlobong). Letak Kecamatan Delanggu cukup strategis karena terletak di jalan raya utama Yogyakarta dan Surakarta, sehingga perekonomian daerah ini bisa tumbuh pesat. Wilayah Kecamatan Delanggu berbatasan dengan beberapa kecamatan, adalah sebagai berikut

Sebelah Utara	: Kecamatan Polanharjo
Sebelah Timur	: Kecamatan Wonosari dan Juwiring
Sebelah selatan	: Kecamatan Ceper
Sebelah Barat	: Kecamatan Polanharjo

Kecamatan Delanggu memiliki pusat kegiatan pedesaan yang berada di desa delanggu dan dilintasi jalan arteri yang memiliki aksesibilitas tinggi sehingga mempunyai potensi cepat berkembang dan dapat meningkatkan perkembangan desa sekitarnya, serta dapat melayani berbagai usaha atau kegiatan masyarakat di desa tersebut atau desa – desa sekitarnya.

Pada Tabel 1.1 dapat dilihat bahwa jumlah penduduk di kecamatan Delanggu dari tahun 2008 sampai tahun 2011 mengalami peningkatan, dan terjadi penurunan pada tahun 2012. Dari jumlah penduduk tahun 2011 sebanyak 44.958 jiwa pada tahun 2012 menurun menjadi 44.949 jiwa.

**Tabel 1.1**  
**Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan**  
**Di Kabupaten Klaten Tahun 2012**

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)				
		2008	2009	2010	2011	2012
1	Prambanan	49.277	49.538	49.393	49.367	49.977
2	Gantiwarno	40.994	41.102	41.111	41.172	41.306
3	Wedi	55.516	55.983	56.025	55.874	55.904
4	Bayat	63.852	64.027	64.214	64.253	64.231
5	Cawas	66.132	66.093	66.196	66.152	66.071
6	Trucuk	82.291	82.558	82.778	83.237	83.817
7	Kalikotes	37.389	37.597	38.003	38.207	38.471
8	Kebonarum	21.343	21.429	21.496	21.558	21.541
9	Jogonalan	57.877	58.155	58.402	58.692	58.825
10	Manisrenggo	41.766	41.962	42.210	42.354	42.463
11	Karangnongko	38.157	37.955	37.912	37.972	37.899
12	Ngawen	44.420	44.560	44.825	45.012	45.068
13	Ceper	63.835	63.830	63.985	63.953	63.961
14	Pedan	48.862	48.802	48.989	49.003	49.117
15	Karangdowo	51.020	51.018	51.077	51.144	51.120
16	Juwiring	61.216	61.300	61.348	61.208	61.110
17	Wonosari	62.663	62.801	62.859	62.973	63.177
<b>18</b>	<b>Delanggu</b>	<b>44.516</b>	<b>44.760</b>	<b>44.889</b>	<b>44.958</b>	<b>44.949</b>
19	Polanharjo	46.047	46.087	46.305	46.356	46.542
20	Karanganom	49.080	49.152	49.245	49.150	49.239
21	Tulung	54.576	54.551	54.708	54.723	54.888
22	Jatianom	57.338	57.438	57.592	58.509	58.593
23	Kemalang	34.681	34.940	35.106	35.442	35.656
24	Klaten Selatan	41.527	41.880	42.204	42.438	42.724
25	Klaten Tengah	43.878	43.877	44.045	44.168	44.152
26	Klaten Utara	42.241	42.515	42.645	42.874	43.113
Jumlah		1.300.494	1.303.910	1.307.562	1.311.019	1.313.914

Sumber: Registrasi Penduduk

Angkutan desa sebagai bagian dari sistem transportasi pedesaan merupakan salah satu kebutuhan pokok masyarakat desa dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan desa pada umumnya. Keberadaan angkutan desa sangat dibutuhkan, tetapi apabila tidak ditangani dengan baik dan benar, akan merupakan masalah bagi kehidupan desa.

**Tabel 1.2**  
**Trayek Angkutan Desa Jalur Delanggu**  
**Kabupaten Klaten**

NO.	PO/PA	DAYA ANGKUT PENUMPANG	ROUTE TRAYEK YANG DILAYANI
1	MARTHA PUTRA	24	Kepanjen-Delanggu-Krecak-Karang-Banaran-Bowan
		27	Segaran-Delanggu-Krecak-Karang-Butuhan-Jetis
2	DADI AGUNG	12	Segaran-Delanggu-Krecak-Karang-Butuhan-Jetis
		12	Delanggu-Krecek-Karang-Banaran-Bowan-Dukuh
		12	Delanggu-Krecek-Karang-Banaran-Bowan-Dukuh
3	DUA BERLIAN	12	Kepanjen- Delanggu- Sabrang-Butuhan-Jetis
		12	Segaran-Kepanjen-Delanggu-Gatak-Tlobong
		12	Delanggu-Krecek-Banaran-Bowan-Dukuh
4	A3	12	Segaran-Delanggu-Krecak-Karang-Butuhan-Jetis
5	PANDAN REJO	12	Delanggu-Krecak-Karang-Banaran-Bowan-Dukuh
		12	Delanggu-Sabrang-Karang-Banaran-Dukuh
6	RAJAWALI	14	Segaran-Delanggu-Krecak-Karang-Butuhan-Jetis
		14	Kepanjen-Delanggu-Gatak-Sabrang-Karang-Butuhan-Jetis
7	WIJAYA	12	Delanggu-Krecak-Karang-Banaran-Bowan-Dukuh

Sumber : Dinas Perhubungan

Saat ini wilayah kecamatan Delanggu terdapat 7 PO angkutan desa yang menjangkau wilayah kecamatan Delanggu. Terdapat 14 unit angkutan desa dengan kapasitas 199 penumpang.

Pertambahan jumlah penduduk dapat mengakibatkan meningkatnya pergerakan dan pemakai jalan sehingga menuntut suatu usaha peningkatan fasilitas jalan dan angkutan umum. Dalam hal ini masalah transportasi tidak dapat dilepaskan dari masalah pertumbuhan dan perkembangan jumlah transportasi. Akan tetapi kondisi angkutan desa memiliki tingkat pelayanan yang kurang. Terlihat di lapangan dengan kurang memadainya sarana dan prasarana transportasi umum di kecamatan tersebut.

Penduduk dalam melakukan pergerakan menuju tempat tujuan memerlukan jasa pelayanan angkutan desa. Jumlah angkutan desa yang ada maupun persebaran jalur pelayanannya tidak semuanya dapat memenuhi kebutuhan penduduk, ditambah dengan prasarana jalan yang buruk dan mengakibatkan sebagian jumlah angkutan desa tidak dapat menjangkau masuk sampai ke desa – desa, sehingga penduduk dalam melakukan pergerakan masih mengalami hambatan.

## **1.2 Perumusan masalah**

Dalam penelitian ini angkutan desa yang trayeknya melewati kecamatan Delanggu mencapai 14 unit dengan kapasitas penumpang 199 orang, sedangkan jumlah penduduk di Kecamatan delanggu mencapai 44.949 jiwa, untuk memenuhi kebutuhan penduduk dalam melakukan perjalanan sehari – hari ke tempat pelayanan sosial ekonomi dibutuhkan angkutan desa dengan kapasitas penumpang yang memenuhi jumlah penduduk. Pola jaringan jalan akan menyebabkan pergerakan penduduk dan transportasi cenderung membentuk pola pergerakan sesuai dengan jaringan jalan yang telah ada. Adanya motivasi pergerakan pada penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui arah dan tujuan penduduk dalam melakukan aktivitasnya baik aktivitas social maupun ekonomi. Hal ini penting untuk penyediaan sarana angkutan desa agar dapat menunjang kegiatan penduduk sesuai dengan tujuan pergerakannya sehingga diketahui pola pergerakan penduduk.

Dari uraikan diatas maka timbul pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh angkutan desa terhadap pergerakan penduduk?
2. Bagaimana pola pergerakan penduduk?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

- 1 Mengetahui pengaruh angkutan desa dalam memenuhi kebutuhan penduduk
2. Mengetahui pola pergerakan penduduk di Kecamatan Delanggu

#### **1.4 Kegunaan Penelitian**

1. Sebagai bahan untuk menyusun skripsi, syarat untuk menempuh ujian akhir tingkat sarjana fakultas geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
2. Diharapkan dari hasil penelitian dapat berguna sebagai tambahan fakta yang mungkin berguna dalam kebijaksanaan transportasi umum angkutan desa di daerah penelitian
3. Menambah referensi di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Surakarta

#### **1.5 Telaah Pustaka dan Penelitian sebelumnya**

Siti Patonah (2005) dalam penelitian Evaluasi Jalur Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Terhadap Mobilitas Penduduk di Kota Pematang. 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 social ekonomi. Hasil penelitian merupakan jalur pelayanan transportasi angkutan kota dan arah mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan social ekonomi pelayanan angkutan kota di kota pematang tidak sesuai dengan kebutuhan penduduk dan belum memenuhi kebutuhan penduduk dalam memenuhi mobilitas. Metode yang digunakan adalah metode survey. Di dalam metode ini informasi dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuesioner (daftar pertanyaan).Langkah – langkah yang diambil meliputi tahapan – tahapan sebagai berikut.Pemilihan daerah penelitian, Pengumpulan data, penentuan responden, variabel penelitian, analisa data, analisa geografi.

Anton Subekti (2005) dalam penelitian Pola Pergerakan Penduduk dan Pelayanan Transportasi di Kota Cilacap Provinsi Jawa Tengah.Tujuan dari penelitian tersebut adalah mengetahui pola pergerakan penduduk pada tiap kecamatan di Kota Cilacap.Mengetahui permintaan dan ketersediaan pelayanan

serta sarana dan prasarana transportasi di Kota Cilacap. Mengetahui faktor-faktor sosial dan ekonomi yang mempengaruhi pergerakan penduduk. Hasil penelitiannya adalah semakin besarnya jumlah anggota rumah tangga, jumlah kendaraan yang dimiliki, dan jumlah pendapat rumah tangga akan berpengaruh terhadap jumlah pergerakan yang dihasilkan, dan berakibat terhadap peningkatan sarana dan prasarana transportasi yang harus disediakan. Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian survey, yang menjelaskan bahwa dalam survey informasi dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuisioner. Umumnya, pengertian survey dibatasi pada penelitian yang datanya dikumpulkan dari sampel atas populasi untuk mewakili seluruh populasi.

Faktor yang mempengaruhi penggunaan pelayanan jasa transportasi menurut Sri Haryani (1996), tergantung dari tiga faktor :

1. *Complementary* atau ketergantungan adanya perbedaan permintaan dan penyediaan antar wilayah
2. Tingkat peluang atau daya tarik untuk dipilih menjadi tujuan perjalanan
3. *Transverability* atau tingkat peluang untuk diangkut dan dipindahkan dari satu tempat ketempat lain yang dipengaruhi oleh jarak yang dicerminkan dengan ukuran waktu atau biaya.

Fungsi transportasi sebagai penunjang dimaksudkan jasa transportasi itu melayani pengembangan kegiatan sektor – sektor lain yaitu sector pertanian, perdagangan, industri, pendidikan, kesehatan, pariwisata, transmigrasi dan lainnya.

Faktor yang mempengaruhi pemilihan perjalanan pergerakan penduduk menurut sakti adji samita (2001)

1. Panjang jarak perjalanan.
2. Berganti – ganti penggunaan beberapa jenis sarana transportasi dalam perjalanan



3. Jadwal pemberangkatan yang tidak menyenangkan
4. Rasa kenyamanan dalam perjalanan
5. Kemungkinan terlambat

Penghematan waktu dalam perjalanan merupakan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam pemilihan jenis sarana transportasi yang akan dipergunakan.

Ada beberapa alasan mengapa suatu pergerakan terbentuk. Pertama adalah kenyataan bahwa pergerakan terbentuk karena memang manusia membutuhkan pergerakan tersebut bagi kegiatan kesehariannya, baik dalam skala lokal di mana mereka tinggal maupun dalam skala antar wilayah. Dalam skala lokal pergerakan timbul karena aktivitas manusia tidak selamanya dapat dilakukan di tempat mereka tinggal, apakah di kantor, di pabrik ataupun di daerah pertanian. Sedangkan dalam skala wilayah yang lebih besar dijumpai kenyataan bahwa secara spasial terjadi pemisahan antara satu potensi sumber daya dengan sumber daya yang lain. Sedangkan untuk memanfaatkan suatu sumber daya di suatu tempat akan membutuhkan sumber daya yang lain di tempat lainnya, sedemikian sehingga akan membutuhkan pemindahan sumber daya dari satu tempat ke tempat lainnya. (Imam Setyono, 2008)

Menurut Ari Putranto (2001), bahwa kegiatan yang dilakukan penduduk dipengaruhi oleh faktor sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya dana. Setiap manusia akan berfungsi sebagai produsen dan konsumen. Apabila jumlah produsen lebih besar dari kebutuhan, maka akan terjadi aliran barang, tenaga atau jasa ke daerah lain, proses terjadinya aliran dapat menimbulkan arus lalu lintas.

Arus lalu lintas dapat terjadi akibat suatu proses pemenuhan kebutuhan hidup, yaitu:

1. Pengambilan keputusan untuk melakukan perjalanan.
2. Kemana perjalanan akan dituju
3. Dengan alat angkut apa perjalanan akan dilakukan

4. Lewat rute mana perjalanan akan dilakukan

5. Kapan perjalanan ini akan dilakukan

Hal diatas menggambarkan terhadap pengambilan keputusan untuk melakukan pergerakan. Aktivitas penduduk pedesaan masih didominasi oleh lingkungan sekitar, sehingga mereka yang melakukan pergerakan relatif jarang dilakukan. Penduduk pedesaan yang melakukan pergerakan pada umumnya dilakukan oleh mereka yang mempunyai pengetahuan dan aktivitas ekonomi seperti pedagang, ke sekolah, bertani dan menawarkan jasa.

Penelitian dan penjelasan dari berbagai sumber di atas sedikit banyak dapat memberikan gambaran dan perbandingan terhadap arah penelitian yang akan dilakukan.

**Tabel 1.3**  
**Perbandingan dan penelitian sebelumnya**

Nama Penelitian 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 social ekonomi.	Survei data primer dan data sekunder	Jalur Pelayanan transportasi angkutan kota dan arah mobilitas penduduk menuju pusat pelayanan social ekonomi pelayanan angkutan kota di kota pemalang tidak sesuai dengan kebutuhan penduduk dan belum memenuhi kebutuhan penduduk dalam melakukan mobilitas
Anton Subekti (2005)	Pola Pergerakan Penduduk dan Pelayanan Transportasi di Kota Cilacap Propinsi Jawa Tengah	Mengetahui pola pergerakan penduduk pada tiap Kecamatan di Kota Cilacap. Mengetahui permintaan dan ketersediaan pelayanan serta sarana dan prasaran transportasi di Kota Cilacap. Mengetahui faktor-faktor sosial dan ekonomi yang mempengaruhi pergerakan penduduk	Survei data primer dan data sekunder	Semakin besarnya jumlah anggota rumah tangga, jumlah kendaraan yang dimiliki, dan jumlah pendapat rumah tangga akan berpengaruh terhadap jumlah pergerakan yang dihasilkan, dan berakibat terhadap peningkatan sarana dan prasaran transportasi yang harus disediakan
Dwi Hanggraeni, (2014)	Pengaruh Keberadaan Transportasi Umum Angkutan Desa Terhadap Pergerakan Penduduk di Kecamatan Delanggu	Seberapa besar pengaruh angkutan desa terhadap pola pergerakan penduduk di daerah penelitian, dan mengetahui pola pergerakan penduduk pengguna angkutan desa.	Survey data primer dan data sekunder	Angkutan desa berpengaruh terhadap pergerakan social ekonomi penduduk, pola pergerakan penduduk pengguna angkutan desa adalah memusat

## **1.6 Kerangka Penelitian**

Peranan transportasi pedesaan pada dasarnya adalah memberikan kemudahan kepada penduduknya untuk dapat mencapai tempat kerja, tempat ibadah, tempat belanja, dan pusat pelayanan lainnya. Pergerakan yang sangat dominan adalah pergerakan yang terjadi setiap hari yang bermula dari rumah ketempat kerja. Tempat kerja dapat digolongkan kedalam bekerja, kesekolah, dan berdagang. Selain itu, untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari perlu adanya fasilitas distribusi yang dapat mengantar barang-barang dari tempat produksi ke konsumen melalui pasar-pasar, toko, atau warung. Pembangunan, perbaikan, dan pengelolaan transportasi pedesaan seharusnya diarahkan dan direncanakan secara matang sehingga dapat mempermudah dan memberikan kenyamanan bagi pergerakan orang dan barang tersebut.

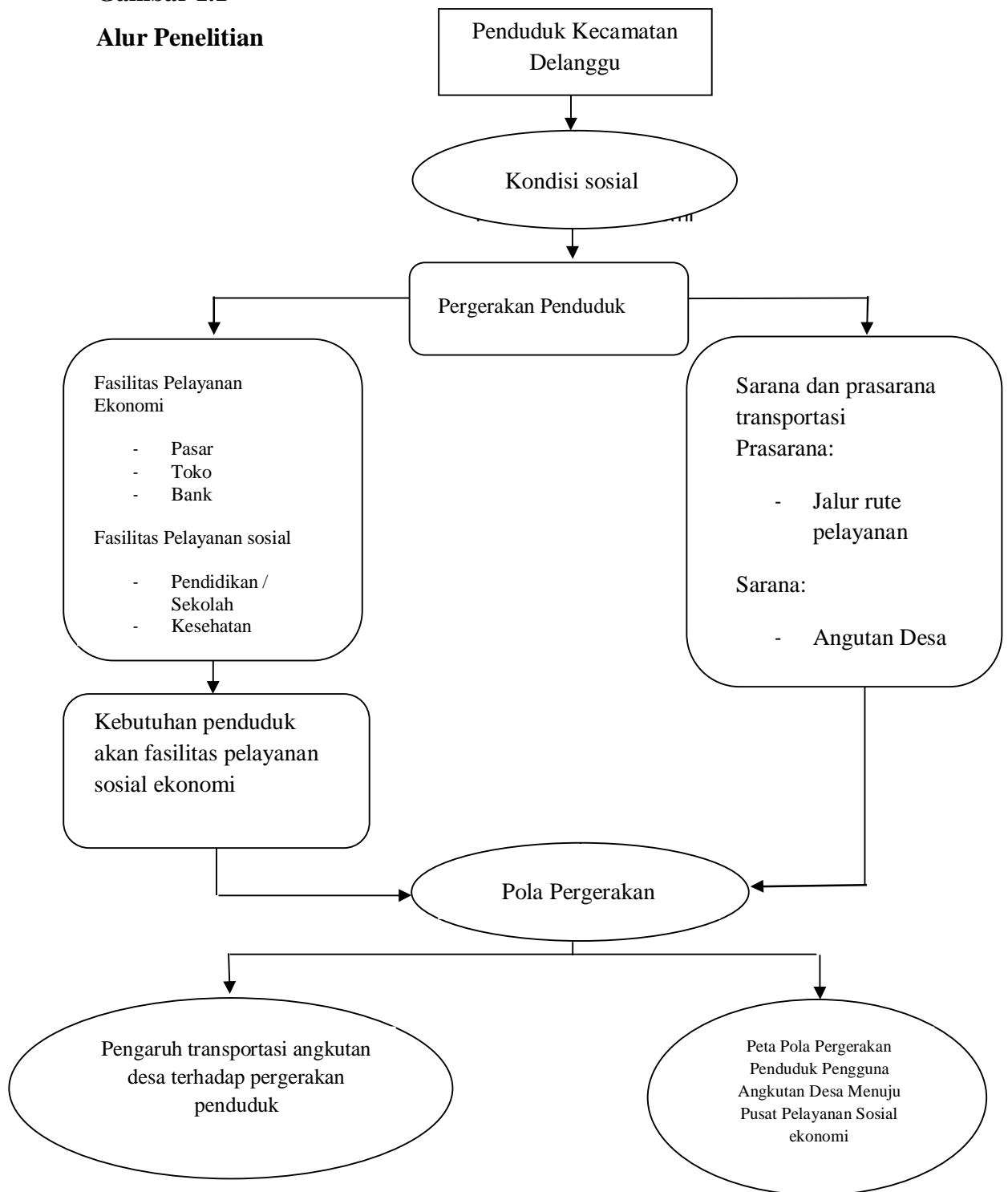
Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bagi penduduk dalam melakukan pergerakan. Dengan adanya penyediaan sarana pelayanan transportasi angkutan desa menyebabkan kelancaran kegiatan penumpang maupun barang. Kebutuhan akan transportasi sebetulnya timbul dari kebutuhan pokok manusia, yaitu kebutuhan akan pangan.

Pemanfaatan pelayanan transportasi pedesaan yang menyangkut hubungan antar lingkungan atau wilayah desa diawali dengan tahap pengumpulan informasi mengenai kependudukan, ketersediaan sarana dan prasarana transportasi. Analisa yang terkumpul dapat memberikan informasi dasar yang sangat diperlukan untuk mengenali karakteristik pemanfaatan jalur pelayanan transportasi angkutan desa.

Perkembangan sektor transportasi telah mengalami kemajuan yang pesat, sehingga hubungan dari suatu tempat ke tempat lain mudah dijangkau. Kemudahan di berbagai bidang transportasi akan mempunyai dampak positif terhadap sektor perekonomian dan sosial daerah tersebut. Sehingga dilakukan suatu sistem – sistem pengetahuan meliputi jaringan jalan dan fasilitasnya. Semakin baik prasarana jalan akan mempercepat laju perkembangan sosial ekonomi di daerah tersebut.

Gambaran dibawah ini menunjukan skema kerangka pemikiran dalam penelitian ini yang merupakan penyederhanaan dari proses pengaruh transportasi angkutan desa.

**Gambar 1.1**  
**Alur Penelitian**



Sumber: Penulis

Keterangan:

- = Data
- = Proses
- = Hasil

### **1.7 Hipotesis**

Hipotesis pada dasarnya merupakan suatu kesimpulan sementara tentang hubungan dua variabel atau lebih dari permasalahan dan tujuan penelitian. Untuk mencapai tujuan penelitian serta berdasarkan pada masalah yang ada maka terdapat dua hipotesis yaitu :

1. Ketersediaan angkutan desa kurang berpengaruh terhadap pergerakan penduduk terlihat dari sarana dan prasarana yang kurang memadai, sehingga penduduk enggan menggunakan angkutan desa
2. Pola pergerakan penduduk memusat, karena pusat pelayanan sosial ekonomi terdapat di wilayah Delanggu dan Gatak.

### **1.8 Metode Penelitian**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survey untuk sampling .Di dalam metode ini informasi dikumpulkan dari responden dengan menggunakan kuesioner (daftar pertanyaan). Langkah – langkah yang diambil dalam penelitian meliputi tahapan sebagai berikut.

#### **1.8.1 Pemilihan Daerah Penelitian**

Penelitian akan dilakukan dengan mengambil lokasi di pusat Central Bussinines Distric di Kecamatan Delanggu antara lain Desa Delanggu dan Desa Gatak

Penentuan daerah penelitian dalam penelitian ditentukan dengan cara Purposif, Penekanan metode penelitian purposif ini adalah pada karakter anggota sampel yang karena pertimbangan mendalam dianggap/ diyakini oleh peneliti akan benar – benar mewakili karakter populasi atau sub populasi

Pertimbangan – pertimbangan yang digunakan dalam penentuan daerah penelitian adalah sebagai berikut:

1. Desa di daerah penelitian dapat diakses karena dekat dengan Jalan arteri Solo – Jogja, sehingga dalam pengambilan sampel diharapkan bisa mewakili populasi dengan cermat dan akurat

2. Perlunya sebuah informasi mengenai pola pelayanan transportasi angkutan desa pada masalah jalur menjangkau seluruh desa atau tidak, sehingga diharapkan dapat memberikan masukan bagi kepentingan pengembangan pelayanan transportasi umum
3. Seiring dengan perkembangan ekonomi di daerah penelitian yang berkembang menurut adanya peningkatan pelayanan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan pergerakan penduduk.

### **1.8.2 Pengumpulan data**

Data – data yang digunakan dalam penelitian ini adalah primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari observasi langsung (wawancara responden) dengan menggunakan daftar pertanyaan (kuesioner) yang telah dipersiapkan sebelumnya. Informasi yang dikumpulkan meliputi karakteristik sosial ekonomi daerah pergerakan menuju pusat pelayanan sosial ekonomi, sedangkan data sekunder diperoleh dari berbagai instansi pemerintah yang meliputi Badan Pusat Statistik (BPS), Bappeda, Kecamatan, Kelurahan, Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Perhubungan

### **1.8.3 Penentuan responden**

Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah Simple Random Sampling, dimana responden yang diambil secara acak adalah penumpang angkutan desa berjumlah 120 responden dengan pertimbangan sudah mewakili responden yang berjumlah 44.949 jiwa dan semua merupakan pengguna angkutan desa. Informasi yang dikumpulkan meliputi karakteristik sosial ekonomi responden dan semua bentuk perjalanan (pergerakan).



#### 1.8.4 Variabel Penelitian

Dalam penelitian, penentuan variabel penelitian adalah sesuatu yang penting karena suatu fenomena ilmiah dan paradigma ilmu hanya dapat diterangkan apabila diketahui hubungan antar variabel - variabelnya. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah

Variabel pengaruh

- 1) Daerah Asal

Variabel Terpengaruh

- 1) Tujuan Pergerakan

#### 1.8.5 Analisa data

Analisis adalah proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dan hasilnya diinterpretasikan untuk mencari makna yang lebih luas dari hasil penelitian.

- a. Analisis data secara kualitatif yaitu mendiskripsikan dan menjelaskan fenomena – fenomena Kecamatan delanggu. Untuk data yang akan dipetakan adalah data pergerakan penduduk dari tempat asal ke tempat tujuan.
- b. Analisa data secara kuantitatif dilakukan dengan menggunakan tabel silang dan tabel frekuensi
  1. Tabel frekuensi merupakan merupakan langkah pertama dalam analisa data, merupakan bahan dasar untuk analisa selanjutnya dan berfungsi antara lain untuk analisa pusat pelayanan social ekonomi dan motivasi pergerakan.  
Analisa Gambaran Tabel Frekuensi

Tabel Motivasi Pergerakan

No	Motivasi Pergerakan	Frekuensi	%

2. Tabel silang digunakan untuk analisa hubungan antara dua variabel. Digunakan untuk mengetahui asal dan tujuan pergerakan penduduk

Analisa Gambaran Tabel Silang

Tabel Asal Penduduk dan Tujuan Pergerakan Penduduk

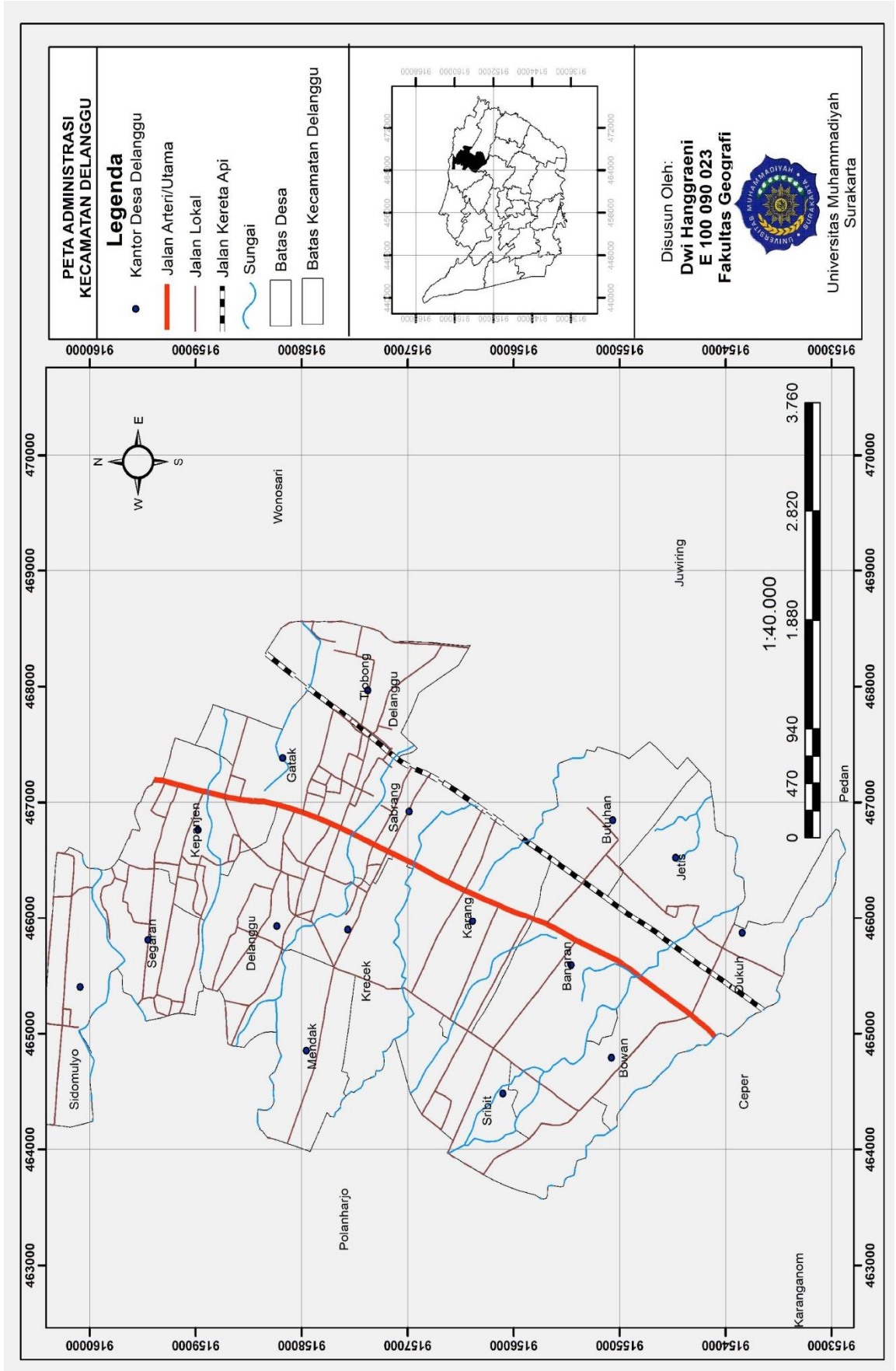
No	Daerah Asal	Tujuan Pergerakan									
		A	%	B	%	C	%	D	%	E	%
	Jumlah										

### 1.9 Analisa geografi

Didalam ilmu geografi terdapat 3 pendekatan, yaitu pendekatan keruangan, pendekatan kelingkungan dan pendekatan kompleks wilayah. Geografi senantiasa memandang perbedaan ruang, lingkungan, dan wilayah sebagai determinasi bagi variasi fenomena fisik maupun sosial budaya di muka bumi. Demikian dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan kompleks wilayah

Komponen yang digunakan dalam pendekatan wilayah dalam penelitian ini diantaranya:

1. Pengaruh dari sistem kecamatan terhadap pemukiman, transportasi yaitu dengan mewujudkan kaitan antara pusat pelayanan sosial ekonomi.
2. Apa pengaruh dari kaitan antara wilayah yang satu dengan yang lain terhadap struktur dalam wilayah
3. Pengaturan kembali suatu wilayah misal dalam pusat transportasi dan perancangan pusat sosial ekonomi.



**Gambar 1.2: Peta Administrasi Kecamatan Delanggu**

### 1.10 Batasan Operasional

1. *Pelayanan Transportasi* adalah merupakan fasilitas yang telah disediakan bagi penduduk untuk melakukan suatu aktivitas
2. *Kepadatan Penduduk* adalah banyaknya penduduk persatuan luas atau kepadatan penduduk kasar (I.B. Mantra, 1985)
3. *Pusat Pelayanan* adalah lokasi dimana fasilitas – fasilitas dikonsentrasikan dan dipergunakan sebagai basis aktivitas penduduk dalam memperoleh barang atau jasa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. (Sakti Adji Sasmita, 2011)
4. *Pelayanan sosial ekonomi* adalah pelayanan yang disediakan atas kebijakan pemerintah yang merupakan tujuan aktifitas penduduk dalam memenuhi kebutuhan sosial ekonominya (Henk Huisman, 1987)
5. *Pola Pergerakan* adalah suatu bentuk rangkaian kegiatan atau pergerakan penduduk yang bermula dari daerah asal hingga ke tempat tujuan (Patonah Siti, 2005)
6. *Jalur* adalah rute perjalanan yang dimiliki masing masing angkutan umum (Sakti Adji Sasmita, 2011)
7. *Rute* adalah jalan yang menghubungkan tempat satu dengan tempat yang lain yang merupakan suatu rangkaian perjalanan dari masing – masing angkutan umum (Sakti Adji Sasmita, 2011)
8. *Angkutan Desa* angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek angkutan kota yang berada dalam wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek
9. *Jalan Arteri* adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri – ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata – rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. (Ahmad Munawar, 2005)