

**ANALISIS TINGKAT PELAYANAN ANGKUTAN UMUM
BERDASARKAN KARAKTERISTIK PERGERAKAN PENDUDUK
KECAMATAN KALIWUNGU DI KOTA KUDUS**

TUGAS AKHIR

Oleh:

FICKY ADITIA NUGRAHA

L2D 098 430



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2003**

ABSTRAK

Mobility is the life blood of modern society (Rothenberg,1992:19), maka dari itu setiap manusia pasti melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Peningkatan jumlah penduduk dan kompleksitas aktivitasnya menyebabkan terjadinya peningkatan pergerakan sehingga kebutuhan akan sarana transportasi pun meningkat, baik itu kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor. Sarana transportasi yang paling efektif dan efisien untuk menunjang pergerakan penduduk adalah angkutan umum, dan apabila angkutan umum ini tidak lagi efektif dan efisien maka dipastikan akan meningkatkan penggunaan angkutan pribadi dan akan menimbulkan permasalahan kota.

*Kota Kudus dan Kecamatan Kaliwungu selalu mengalami perkembangan dan pertumbuhan kota yang tercermin dari perkembangan penggunaan lahan, penambahan penduduk, intensitas dan kompleksitas aktivitas penduduk, serta pertumbuhan ekonomi di Kota Kudus. Pertumbuhan dan perkembangan ini menyebabkan terjadinya peningkatan intensitas dan kompleksitas pergerakan serta kebutuhan angkutan baik itu angkutan pribadi maupun angkutan umum, sedangkan sediaan angkutan umum cenderung tetap sehingga tentunya menyebabkan penurunan tingkat pelayanan angkutan umum. Hal ini menyebabkan turunnya minat penduduk untuk menggunakan angkutan umum serta meningkatkan penggunaan dan pemilihan angkutan pribadi sehingga pada akhirnya mengakibatkan terjadinya penumpukan moda transportasi pada poros utama jaringan jalan Kudus-Jepara yang merupakan akses utama bagi penduduk Kecamatan Kaliwungu untuk melakukan perjalanannya. Oleh karena itu, studi "**Analisis Tingkat Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Karakteristik Pergerakan Penduduk Kecamatan Kaliwungu Di Kota Kudus**" ini dilakukan sebagai upaya untuk menanggapi pergerakan penduduk yang multidimensi serta mengukur tingkat pelayanan angkutan umum yang melayani pergerakan penduduk Kecamatan Kaliwungu di Kota Kudus.*

Studi ini dilakukan berdasarkan pendekatan deskriptif eksploratif, kuantitatif, dan analisis korelasi. Pendekatan deskriptif eksploratif digunakan dalam mengeksplorasi karakteristik pergerakan penduduk serta sediaan angkutan umum. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur tingkat pelayanan angkutan umum. Sedangkan analisis korelasi digunakan untuk menganalisis tingkat pelayanan angkutan umum berdasarkan karakteristik pergerakan penduduk Kecamatan Kaliwungu di Kota Kudus.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka diketahui bahwa tingkat pelayanan angkota yang melayani perjalanan penduduk Kecamatan Kaliwungu di Kota Kudus memiliki tingkat pelayanan sedang. Hal ini berarti bahwa untuk menggunakan angkutan umum dalam perjalanannya di Kota Kudus, penduduk Kecamatan Kaliwungu harus berjalan untuk mencapai angkutan umum sejauh 100 sampai 500 meter dengan jumlah perpindahan angkutan yang dialaminya adalah 1 sampai 2 kali perpindahan, serta waktu yang dibutuhkan untuk mendapatkan angkota adalah kurang dari 5 menit. Selain itu, kondisi faktor muat sebesar 86,85% menyebabkan penduduk merasa kurang aman dan cukup membahayakan ketika menggunakan angkota, serta tidak lagi merasa nyaman dalam menggunakan angkota. Kondisi ini kurang baik, dimana seharusnya transportasi mempunyai syarat aman dan nyaman dengan tempat duduk dan ruang yang cukup bagi penumpang serta faktor muat ideal 70%. (Warpani,1990:18, Flaherty,1991:186, Tamin,1995). Keadaan tingkat pelayanan angkutan umum yang sedang ini menjadi buruk seiring dengan peningkatan pendapatan dan kepemilikan kendaraan bermotor sehingga menyebabkan kelompok pilihan cenderung untuk menggunakan kendaraan pribadi ketika melakukan perjalanannya. Selain itu, keadaan ini juga dipengaruhi oleh tujuan perjalanan, dimana tingkat pelayanan angkutan umum menjadi baik apabila tersedia rute yang langsung melayani perjalanan penduduk ke tujuannya seperti ke Kecamatan Kota (pusat kota) dan Kecamatan Jati. Kecenderungan ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang melayani pergerakan penduduk Kecamatan Kaliwungu belum mampu membuat kelompok pilihan beralih kembali menjadi pengguna angkutan umum. Kecenderungan ini menunjukkan bahwa angkutan umum yang melayani pergerakan penduduk Kecamatan Kaliwungu belum mampu membuat kelompok pilihan beralih kembali menjadi pengguna angkutan umum.

Hasil dari studi dapat bermanfaat bagi Pemerintah Kota Kudus berupa pedoman kajian karakteristik pergerakan penduduk serta evaluasi tingkat pelayanan angkutan umum di Kota Kudus sehingga pelayanan angkutan umum dapat lebih ditingkatkan. Selain itu, hasil studi ini juga dapat dijadikan bahan pemikiran dan pertimbangan bagi masyarakat akan pentingnya angkutan umum sehingga diharapkan mereka beralih kembali menjadi pengguna angkutan umum.

Keyword : Karakteristik Penduduk, Karakteristik Pergerakan, dan Angkutan Umum

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Fenomena Pergerakan di Indonesia

Pergerakan dan perjalanan adalah hasil dari kebutuhan manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk berbagai aktivitasnya, dan semua manusia melakukannya. Oleh karena itu Rothenberg menyatakan bahwa “*mobility is the life blood of modern society*” (Rothenberg dalam TPH,1992:19). Pergerakan dikatakan juga sebagai kebutuhan turunan, sebab pergerakan terjadi karena adanya kebutuhan pokok manusia yang tidak tersedia di semua tempat akan tetapi sumber kebutuhan tersebut tersebar secara heterogen di dalam ruang yang terpisahkan oleh jarak dan waktu (Warpani,1997:4). Pergerakan ini memiliki ciri yang berbeda-beda tergantung dari perbedaan maksud dan tujuan, moda transportasi yang digunakan, serta waktu dilakukannya pergerakan (Tamin,1997:6), sehingga menghasilkan profil pergerakan yang berbeda bagi setiap individunya dan berpotensi sebagai penyebab timbulnya berbagai permasalahan kota.

Seperti di negara berkembang lainnya, Indonesia pun tidak terlepas dari permasalahan yang ditimbulkan oleh adanya pergerakan. Hal ini disebabkan oleh adanya peningkatan kompleksitas dan intensitas pergerakan akibat perkembangan aktivitas dan penambahan penduduk, urbanisasi, pertumbuhan ekonomi, serta peningkatan kepemilikan kendaraan yang cepat dan pesat pada kota-kota di Indonesia. Dalam konteks kota di Indonesia, fenomena permasalahan yang ditimbulkan peningkatan pergerakan secara ekstrim ini sudah terlihat jelas, terutama pada kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, dan kota-kota besar lainnya, diperkirakan akan terus berkembang menjadi permasalahan transportasi yang semakin rumit sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangannya. Adapun permasalahan transportasi tersebut diantaranya berupa kemacetan lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, semakin memburuknya lingkungan perkotaan, konflik antara kendaraan bermotor dengan kendaraan tidak bermotor, kesalahan penyediaan angkutan umum pada kawasan komersial, suburbanisasi, serta kekumuhan perkotaan pemborosan energi dan emisi CO₂ (Matsumoto dalam FSTPT, 1998).

Memasuki abad ke dua puluh satu, kota-kota di negara berkembang termasuk di Indonesia mengalami peningkatan pergerakan yang sangat pesat akibat penambahan penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan kepemilikan kendaraan. Peningkatan jumlah penduduk ini tercermin dari laju pertumbuhan rata-rata penduduk perkotaan yaitu sebesar 4,76 % per tahun pada periode tahun 1980-1990, yang jauh di atas pertumbuhan rata-rata penduduk nasional yang hanya sebesar 1,70 % per tahun (Tjindrayani dalam FSTPT, 2000). Selain penambahan penduduk, laju peningkatan pertumbuhan ekonomi yang selalu meningkat juga mempengaruhi peningkatan pergerakan di Indonesia. Hal ini tercermin dari peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) yang dihasilkan Indonesia, dimana pada tahun 1999 besaran PDB atas harga konstan adalah Rp379,6 trilyun dan meningkat menjadi Rp397,7 trilyun pada tahun 2000. Demikian pula halnya dengan PDB atas dasar harga berlaku, dimana PDB atas dasar harga berlaku pada tahun 1999 adalah sebesar Rp1.110 trilyun dan meningkat menjadi sebesar Rp1.290,7 trilyun pada tahun 2000 (Kompas, 21 Februari 2001). Peningkatan laju pertumbuhan ekonomi yang selalu meningkat di Indonesia ini diantaranya dipengaruhi oleh adanya peningkatan aktivitas sosial dan masyarakat serta peningkatan kuantitas dan kualitas tenaga kerja, dimana faktor ini sangat terkait terhadap terjadinya peningkatan intensitas dan kompleksitas pergerakan di Indonesia.

Pertumbuhan ekonomi yang selalu meningkat ini akan berimplikasi pada peningkatan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakatnya. Akibatnya, peningkatan taraf hidup masyarakat akan mendorong mereka untuk lebih menikmati dan memuaskan segala kebutuhannya seperti pemilikan rumah, pemilikan kendaraan, dan pemilikan fasilitas lainnya, yang pada akhirnya akan menyebabkan terjadinya peningkatan pergerakan dan juga kepemilikan kendaraan. Peningkatan kepemilikan kendaraan ini tercermin dari pertumbuhan kepemilikan kendaraan di Indonesia sebesar 10-15% pertahun (Puslitbang, 2000), dimana kondisi inilah yang kemudian menyebabkan ketidakseimbangan antara penambahan jumlah kendaraan pertahun dengan persentase penambahan prasarana jaringan jalan yang hanya 4% pertahun (Tamin, 1997:365).

1.1.2 Fenomena Permasalahan Pergerakan dan Angkutan Umum Di Indonesia

Pergerakan yang semakin meningkat di Indonesia akibat beberapa hal yang telah dibahas sebelumnya, menyebabkan terjadinya ketidakseimbangan pertumbuhan jumlah kendaraan dengan pertumbuhan prasarana jalan akibat tuntutan terhadap kebutuhan angkutan baik itu angkutan pribadi, semi pribadi, dan terutama angkutan umum jauh lebih besar

daripada penyediaan prasarana jalan. Hal inilah yang akhirnya menimbulkan berbagai permasalahan kota, dan kondisi ini hanya dapat diatasi dengan optimalisasi penggunaan angkutan umum.

Kondisi angkutan umum di Indonesia, terutama di pada kota-kota besar di Indonesia, memiliki tingkat pelayanan yang buruk. Hal ini tercermin dari terdapatnya ketidakamanan dan ketidaknyamanan penumpang ketika menggunakan angkutan umum akibat angkutan umum yang melebihi muatan, pengemudi yang ugal-ugalan, rawannya tindakan kriminal, dan banyak lagi indikator lain mengenai keburukan pelayanan angkutan umum di Indonesia. Selain itu, angkutan umum tidak lagi efektif dan efisien dalam penggunaannya dibandingkan angkutan pribadi seperti banyaknya jumlah perpindahan angkutan untuk mencapai tujuan, frekuensi dan waktu tunggu angkutan umum yang tidak terjadwal, serta jarak berjalan calon penumpang yang cukup besar untuk mencapai angkutan umum, terutama pada kota-kota kecil dan daerah pedesaan. Kondisi inilah yang pada akhirnya akan mendorong calon pengguna angkutan umum untuk menggunakan angkutan pribadi dalam melakukan pergerakannya, yang kemudian menimbulkan peningkatan pergerakan dengan angkutan pribadi serta menyebabkan munculnya berbagai permasalahan transportasi kota seperti penumpukan moda transportasi pada jaringan jalan kota, pencemaran suara dan udara, kecelakaan lalu lintas, dan permasalahan transportasi lainnya, sehingga konsekuensinya adalah perlu diadakannya intervensi terhadap sistem angkutan umum dan sistem transportasi kota.

Perlu disadari bahwa manusia terbagi dalam dua segmen utama, yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive*, dimana kelompok *choice* ini terdiri dari orang-orang yang dapat memilih berbagai jenis moda angkutan untuk menunjang pergerakannya, sedangkan kelompok *captive* terdiri dari orang-orang yang hanya dapat menggunakan satu jenis moda saja dalam melakukan pergerakannya (Triwibowo, 2002:1). Dan di Indonesia, jumlah kelompok *captive* ini sangat signifikan berpengaruh terhadap sistem transportasi angkutan umum sebab kelompok *captive* ini memiliki prosentase yang sangat banyak dan lebih besar daripada kelompok *choice* akibat adanya keterbatasan dari kelompok *captive* ini terhadap berbagai aspek, baik itu aspek fisik, legal, ataupun finansial. Keterbatasan inilah yang pada akhirnya menyebabkan kelompok *captive* ini sangat tergantung terhadap keberadaan angkutan umum, dan apabila angkutan umum tidak dapat memenuhi kebutuhan mereka maka mereka akan berusaha untuk beralih menjadi pengguna kendaraan pribadi sehingga pada akhirnya