

**ANALISA KARAKTERISTIK PERGERAKAN KE KAWASAN INDUSTRI ROKOK  
DI KABUPATEN KUDUS  
(STUDI KASUS KAWASAN MEGAWON KECAMATAN JATI KABUPATEN KUDUS)**

Sutomo<sup>2</sup>, Bambang Riyanto<sup>3</sup>, Ismiyati<sup>3</sup>

**ABSTRACT**

The development of activity centers located in Kudus makes the town the most frequently visited area for that kind of activities. The residents of areas around Kudus work in the town because Kudus is an industrial and trade center. The number of people visiting and work in the town then causes the occurrence of settlement regions in Kudus. Amongst the types of industry that grow in Kudus are rattan manufacture, wood-made furniture, the industry of sack production, industries in the field of electronics such as the manufactures of active speakers, television, television tube, radio, tape-recorder, paper industry and printing, textile and cigarette industries.

One of the industries that become the main icon of Kudus is cigarette industry, even the huge range of the industry in the town emerge a popular slogan of “Kudus Kota Kretek” or “Kudus the Cigarette Town.” It is understandable since the industry of cigarette is considerably huge. It is noted that from this cigarette industry, as many of 100.000 work forces have been employed in the industry that spread in many factories and braks throughout the region. The braks here refer to places in which the cigarettes are produced manually using human capital. The activities in the braks are the processes of rolling the cigarettes, cutting the tip of tobacco so that will be neater and packing the cigarettes. Currently, the biggest cigarette industry is PT. Djarum with total number of work forces more than 50,000 men which are distributed in lots of braks region throughout Kudus. The entire braks owned by PT. Djarum is 25 with production capacities approximately 58,000,000 cigarettes per day.

One of the braks of PT. Djarum located in Megawon has the biggest number of employees. The Megawon region that is situated in the subdistrict of Jati, Kudus is one of the regions that become the location of cigarette brak of PT. Djarum. The brak in the Megawon region itself has 8000 employees with production capacity of 9,000,000 cigarettes a day.

The problem in this research is how the trip attraction habit pattern to the Megawon region in the Jati subdistrict, Kudus, considering the number of work forces that mobile to the region is high enough. It is also that the Megawon is a settlement region, so that it needs an identification of trip attraction habit pattern in the region. It is hoped, therefore, that the identification will provide an advantage to increase the development and arrangement of the region in Megawon, Kudus as well as the need of means and infrastructure of transportation.

The administrative area of Kudus regency constitute of areas as large of 42,515,664 hectare that administratively consists of 9 subdistricts, 124 villages, and 7 sub-subdistricts. The town is situated on the regional transportation lane of Semarang-Kudus-Surabaya, Jepara-Kudus-Surakarta.

**PENDAHULUAN**

Salah satu industri yang menjadi ikon utama di Kota Kudus adalah industri rokok, bahkan karena begitu besarnya industri rokok di Kudus sampai ada slogan yang menyatakan “**Kudus Kota Kretek**”. Industri rokok yang terbesar saat ini adalah Djarum dengan jumlah tenaga kerja lebih dari 50.000 orang yang

terbesar di 25 brak dengan kapasitas produksi mencapai 58.000.000 batang per hari. Jumlah tenaga kerja terbanyak berada di Kawasan Megawon yang menampung sekitar 8.000 tenaga kerja dengan kapasitas sekitar 9.000.000 batang perhari.

Permasalahan dalam penulisan penelitian ini adalah bagaimana pola perilaku pergerakan ke

1. PILAR Volume
2. Alumnus S2 Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro
- 3.4 Dosen Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro  
Jl. Hayam wuruk No.5 Semarang

Kawasan Megawon Kecamatan Jati Kabupaten Kudus, mengingat jumlah tenaga kerja yang melakukan perjalanan ke kawasan tersebut cukup tinggi.

Analisa Regresi Berganda dilakukan untuk menguji atau mengetahui hubungan yang kuat antara tenaga kerja yang digunakan sebagai variabel tidak bebas dengan dua atau lebih faktor-faktor yang mempunyai hubungan paling kuat dengan jumlah tenaga kerja pada setiap analisa regresi tunggal yang kemudian dipakai sebagai variabel bebas.

Dari hasil penelitian ini ada beberapa faktor yang merupakan karakteristik tenaga kerja yang dapat menyebabkan tarikan perjalanan ke Kawasan Megawon.

Moda angkutan umum adalah moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja di Kawasan Megawon, yaitu sebanyak 67,18 %. Adanya tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang belum terlayani membuat mereka dalam sekali perjalanan dapat berganti moda angkutan sebanyak 2 (dua) kali. Jarak tempat tinggal tenaga kerja dengan Kawasan Megawon sebagian besar adalah berjarak 3 km sampai dengan 5 km.

Berdasarkan hasil analisa, maka diperlukan peningkatan sarana dan prasarana di Kawasan Megawon dengan cara penataan rute untuk melayani tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang cukup jauh, misalnya Kecamatan Undaan dan Kecamatan Gebog.

Kemudian mengusahakan adanya perkembangan kawasan perumahan untuk pemukiman untuk tenaga kerja sehingga mereka dapat mempunyai rumah yang lebih dekat dengan Kawasan Megawon dan diharapkan dapat mengurangi biaya transportasi yang disebabkan oleh pergantian moda angkutan yang lebih dari 1 (satu) kali

## TINJAUAN PUSTAKA TATA GUNA LAHAN

Jumlah dan pola perjalanan yang terjadi dalam kota atau dapat disebut dengan pola bangkitan dan tarikan perjalanan tergantung pada dua aspek tata guna lahan :

- Jenis tata guna lahan (jenis penggunaan lahan).
- Jumlah aktifitas (dan intensitas) pada tata guna lahan tersebut.

Pergerakan penduduk untuk mencapai satu tempat tujuan tertentu melahirkan apa yang disebut sebagai perjalanan. Karakteristik perjalanan penduduk yang dihasilkan tentu akan berbeda satu sama lain, tergantung dari tujuan perjalanan itu sendiri.

Berbagai karakteristik perjalanan yang terjadi (dikenal dengan lalu lintas) sebenarnya merupakan fungsi dari (Bruton, 1985) :

- Pola dan perkembangan guna lahan kota.
- Karakteristik sosial ekonomi pelaku perjalanan.
- Sifat dan kemampuan sistem perangkutan yang ada.

## BANGKITAN DAN TARIKAN PERJALANAN

Bangkitan dan tarikan lalu lintas tersebut tergantung pada dua aspek tata guna lahan :

- Jenis tata guna lahan
- Jumlah aktifitas (dan intensitas) pada tata guna lahan tersebut

Jenis tata guna lahan yang berbeda (pemukiman, pendidikan dan komersial) mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda :

- Jumlah arus lalu lintas
- Jenis lalu lintas (pejalan kaki, truk atau mobil)
- Lalu lintas pada waktu tertentu (kantor menghasilkan arus lalu lintas pada pagi dan sore hari, pertokoan menghasilkan arus lalu lintas di sepanjang hari)

Jumlah dan jenis lalu lintas yang dihasilkan oleh setiap tata guna lahan merupakan hasil dari fungsi parameter sosial dan ekonomi ; seperti contoh di Amerika Serikat (Black, 1978).

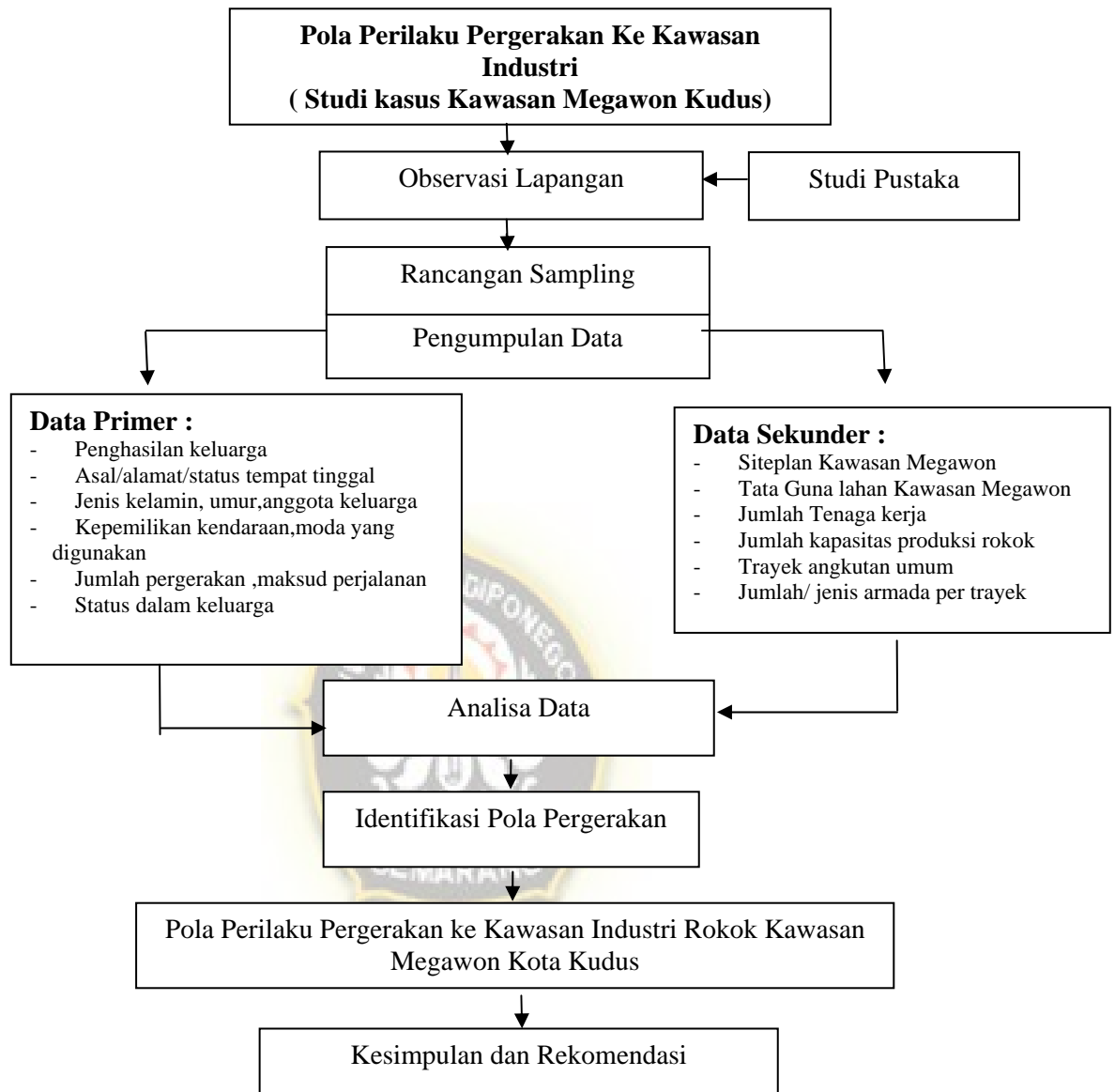
- 1 ha perumahan menghasilkan 60-70 pergerakan kendaraan per minggu
- 1 ha perkantoran menghasilkan 700 pergerakan kendaraan per hari
- 1 ha tempat parkir umum menghasilkan 12 pergerakan kendaraan per hari

Bangkitan perjalanan bukan saja beragam dalam jenis tata guna lahan, tetapi juga tingkat aktifitasnya. Semakin tinggi tingkat penggunaan sebidang tanah, semakin tinggi perge-

rakan arus lalu lintas yang dihasilkannya. Salah satu ukuran intensitas aktifitas sebidang

tanah adalah kepadatannya

### . METODOLOGI PENELITIAN



### PENDEKATAN PENELITIAN

Penulisan tugas akhir ini lebih dititik beratkan pada pengidentifikasian pola pergerakan perjalanan ke Kawasan Megawon Kabupaten Kudus. Yang merupakan perjalanan dari rumah atau pemukiman ke kawasan industri. Dengan demikian karakter pergerakan tersebut adalah pergerakan yang berbasis rumah untuk kepentingan bekerja ke brak rokok di Kawasan Megawon.

Pola perilaku pergerakan bisa didapat melalui survei wawancara rumah tangga, survei wawancara di tepi jalan, survei angkutan barang dan survei angkutan umum. Tamin OZ (2000). Dalam survei wawancara tersebut, beberapa informasi berikut sangat dibutuhkan yaitu, usia dan jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, pemilikan kendaraan, dan intensitas pergerakan, di mana hal-hal tersebut akan dibuat prioritasnya sehingga lebih jelas. Informasi lainnya yang juga bisa ditanyakan dalam pengidentifikasian karakter

teristik perjalanan, misalnya jenis tata guna lahan waktu berangkat dan tiba, tujuan pergerakan, dan moda transportasi yang digunakan. Pengambilan sample 100% sangatlah tidak mungkin karena membutuhkan biaya yang sangat besar, tenaga yang sangat banyak, dan waktu proses yang sangat lama.

Variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi atau penentu tarikan perjalanan ke Kawasan brak rokok Megawon beserta batasan-batasannya adalah sebagai berikut :

- Tujuan Perjalanan
- Tempat Tinggal
- Pemilihan Moda
- Kepemilikan Kendaraan
- Periode Lama Kunjungan
- Status Sosial
- Tingkat Pendapatan per bulan
- Jumlah Lalu Lintas
- Jumlah Tenaga Kerja

#### **ALUR PIKIR METODOLOGI PEMECAHAN MASALAH**

Alur pemikiran metodologi pada penelitian pola perilaku pergerakan ke Kawasan industri yang mengambil lokasi studi Kawasan Megawon Kudus dengan pengambilan sample pada brak rokok PT.Djarum adalah sebagai berikut :

#### **Permasalahan**

Melihat perkembangan Kota Kudus yang semakin pesat, khususnya perkembangan pada Kawasan Megawon yang menjadi magnet untuk menarik orang-orang (sekitar lebih dari 8000 tenaga kerja) melakukan perjalanan ke sana karena ada industri rokok, maka penulis bermaksud untuk menganalisa bagaimanakah pola perilaku pergerakan yang ada pada Kawasan Megawon Kudus.

#### **Observasi Lapangan**

Observasi lapangan ini dilakukan di lokasi studi yaitu kawasan Megawon. Sebagai tempat lokasi studi secara khusus adalah pada brak rokok PT.Djarum untuk mendapatkan pengetahuan gambaran umum tentang kondisi lapangan. Pada kegiatan akan dilakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Pengamatan visual terhadap situasi yang akan diteliti.
2. Wawancara dengan sumber

Melalui observasi lapangan ini diperoleh data-data yang diperlukan untuk mendapat informasi atau keterangan tentang daerah penelitian serta jumlah tenaga kerja atau populasinya

#### **Rancangan Sampling**

Langkah selanjutnya yang akan dilakukan adalah penentuan rancangan sampling, hal ini dilakukan untuk mencari jumlah sample yang digunakan pada penelitian pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon. Untuk menentukan jumlah sample, digunakan metode atau cara **Krejcie**. Dikarenakan metode ini adalah metode yang paling praktis tetapi dengan tingkat kepercayaan 95 % yang berarti sampling error yang terjadi tidak lebih dari 5 % dari data yang ada.

#### **Pengumpulan Data**

Pengumpulan data merupakan langkah selanjutnya setelah tahap persiapan dalam penelitian pola perilaku pergerakan ke Kawasan Megawon Kabupaten Kudus

1. **Data Primer**
2. **Data Sekunder**
3. **Rekapitulasi Data**
4. **Analisa Data**
5. **Identifikasi Karakteristik**
6. **Kesimpulan dan Saran**

#### **LINGKUP DAERAH PENELITIAN**

Lokasi studi secara umum di Kecamatan Jati, Kabupaten Kudus Propinsi Jawa Tengah dan secara khusus di Kawasan Megawon yaitu pada brak rokok PT.Djarum Kudus

#### **TEKNIK ANALISIS DATA OUTPUT**

Kabupaten Kudus merupakan wilayah seluas 42.515,644 hemtar , yang secara administrative terdiri dari 9 kecamatan, 124 desa dan 9 Kelurahan.

#### **TENAGA KERJA PADA PERUSAHAAN ROKOK DJARUM**

#### **PERHITUNGAN JUMLAH SAMPEL**

Dengan data jumlah tenaga kerja yang didapat dari Kantor HRD PT.Djarum sebagai populasi, maka dapat diperoleh jumlah data yang diperlukan agar dapat memenuhi jumlah minimal data yang mencukupi dan memenuhi persyaratan. Metode yang dipakai untuk penentuan jumlah sampel yang diperlukan adalah dengan Cara Metode Krecjie dengan menetapkan tingkat kepercayaan (level of confidence) sebesar 95% yang berarti sampling error yang terjadi tidak lebih dari 5% dari data yang ada.

#### **KESIMPULANDAN REKOMENDASI**

##### **KESIMPULAN**

Dari hasil analisa statistik ada beberapa faktor yang merupakan karakteristik tenaga kerja yang dapat menyebabkan tarikan perjalanan Kawasan Megawon. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut;

1. Moda angkutan umum adalah moda yang paling banyak digunakan oleh tenaga kerja Kawasan Megawon, yaitu se-

banyak 67,18 %. Adanya tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang belum terlayani oleh angkutan umum, membuat mereka dalam sekali perjalanan dapat berganti moda angkutan sebanyak 2 (dua) kali yaitu sebesar 37,40 %. Untuk tenaga kerja yang seperti itu mereka bclurn bisa meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi tiap bulannya.

2. Jarak tempat tinggal tenaga kerja dengan Kawasan Megawon sebagian besar adalah berjarak antara 3 Km sampai dengan 5 Km yaitu 25, 64 % dengan status rumah pada umumnya adalah rumah pribadi sebanyak 64,61 %. Sedangkan untuk prosentase tipe rumah tinggal kos-kosan, kontrak, mess dan lainnya adalah sebesar 35,39 % hal ini menunjukkan bahwa sebenarnya tenaga kerja masih banyak yang belum memiliki rumah pribadi. Dan mereka pada umumnya mencari tempat tinggal yang dekat dengan lokasi Kawasan Megawon supaya dapat meminimalkan biaya pengeluaran untuk transportasi.

##### **REKOMENDASI**

Berdasarkan hasil analisa, maka disarankan beberapa hal sebagai berikut:

1. Peningkatan sarana dan prasarana di Kawasan Megawon, misalnya dengan penataan rute untuk melayani tenaga kerja yang bertempat tinggal di lokasi yang cukup jauh misalnya Kecamatan Undaan dan Kecamatan Gebog. Selain dapat melayani terhadap para tenaga kerja, juga diharapkan

dapat lebih meminimalisir pengeluaran biaya transportasi untuk para tenaga kerja.

2. Mengusahakan adanya pengembangan kawasan perumahan, atau permukiman untuk tenaga kerja sehingga mereka dapat mempunyai rumah atau tempat tinggal yang lebih dekat dengan Kawasan Megawon sehingga diharapkan dapat mengurangi biaya transportasi terutama disebabkan oleh pergantian moda angkutan yang lebih dari 1 (satu) kali.

#### KEPUSTAKAAN

- Black, John, (1985) *Urban Transport Planing*, Croom Helm, London
- Bruton, Michael J. ; *Introduction to Transportation Planning and Co. Ltd*; London
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, (1995), *Menuju Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Tertib*, PT.Zaiyan Putra/Putra Perdana Desain, Jakarta
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002), *Kebijakan Pengelolaan Jaringan Transportasi Jalan*, Bandung.
- Masrianto (2004) *Tesis Analisa Karakteristik Tarikan Perjalanan Pengunjung Obyek Pariwisata* (studi kasus: Obyek Pariwisata Situs Ratu Boko Yogyakarta)
- Miro, Fidel, (1997) *Sistem Transportasi Kota: Teori Dan Konsep Dasar*. Penerbit Tarsito Bandung.
- Miro, Fidel, (2005), *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Morlok, edward K, (1998), *Pengantar Teknik Dan Perencanaan Transportasi* (Terjemahan Johan K. Hainim), Penerbit Erlangga Jakarta.
- Nasution, H.M.N (1998) *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia Jakarta
- Salim, H.a Abbas, (2002), *Manajemen Transportasi* PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Sugiyono (2002), *Statiska Untuk Penelitian*. CV. Alfabetha Bandung.
- Swastono S, (2000), *Tarikan Perjalanan Kekampus Perguruan Tinggi* (Studi Kasus Kampus UGM) Dalam Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Prosiding Simposium III Yogyakarta Universitas Gajah Mada
- Tamin O.Z (2003) *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi* Penerbit ITB Bandung.
- Warpani, Suwardjoko (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan* Penerbit. ITB Bandung.
- Wells, G.R.(1969) *Traffic Engineering an Introduction*, Griffin, London