

**MENURUNNYA JUMLAH ANGKUTAN KOTA
JURUSAN METRO-KAMPUS DI KOTA METRO
TAHUN 2017**

(Skripsi)

Oleh

RAHMA DYAN PUSPITA



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

ABSTRACT

THE DECREASING NUMBER OF CITY TRANSPORT METRO-KAMPUS ROUTE IN METRO CITY YEAR 2017

By

RAHMA DYAN PUSPITA

This research was purposed to obtain information on the causes of the decreasing in the number of city transport Metro-Kampus route that operates in Metro City at year 2017. The main research points are (1) private vehicles, (2) the appearance of online taxi-bike, (3) passenger on a certain route are incidental.

The research method used are descriptive explorative method. Population were 16 drivers of city transport, but the sample taken were just 8 drivers due to difficulties in taking the informant data. Data collection techniques used are field observation, interview, and documentation. Analysis technique used are qualitative technique, because empirical data that obtained in the form of qualitative data which is words and not a series of number and can not be classified.

The result of research, according to city transport drivers route Metro-Kampus perception can be concluded that the increasing of private vehicle especially motorbike and the switching of society using online taxi-bike which

cause the decrease of city transport amount. In addition, because the majority of the campus area contains university students and students who have their own academic schedule to make a lot of city transport Metro-Kampus route stop operating because of the uncertainty of income.

Keywords : city transport, transportation, campus

ABSTRAK

MENURUNNYA JUMLAH ANGKUTAN KOTA JURUSAN METRO-KAMPUS DI KOTA METRO TAHUN 2017

Oleh

RAHMA DYAN PUSPITA

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus yang beroperasi di Kota Metro pada tahun 2017. Titik kajian utamanya antara lain (1) kendaraan pribadi, (2) munculnya ojek *online* dan (3) penumpang jurusan tertentu bersifat insidental.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif eksploratif. Populasinya adalah 16 orang sopir angkutan kota, namun pengambilan sampel hanya 8 sopir dikarenakan kesulitan dalam pengambilan data informan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi lapangan, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik kualitatif, karena data empiris yang diperoleh berupa data kualitatif yang berwujud kata-kata dan bukan rangkaian angka serta tidak dapat diklasifikasikan.

Hasil penelitian, menurut persepsi sopir angkot jurusan Metro-Kampus dapat disimpulkan bahwa semakin bertambahnya kendaraan pribadi khususnya sepeda

Rahma Dyan Puspita

motor dan beralihnya masyarakat menggunakan ojek *online* yang menjadi penyebab menurunnya jumlah angkot. Selain itu juga karena mayoritas daerah kampus berisi mahasiswa dan pelajar yang mempunyai jadwal akademik tersendiri menjadikan angkot jurusan Metro-Kampus di Kota Metro banyak yang berhenti beroperasi karena ketidakpastian penghasilan.

Kata kunci : angkutan kota, transportasi, kampus

**MENURUNNYA JUMLAH ANGKUTAN KOTA
JURUSAN METRO-KAMPUS DI KOTA METRO
TAHUN 2017**

Oleh

RAHMA DYAN PUSPITA

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA PENDIDIKAN**

Pada

**Program Studi Pendidikan Geografi
Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial
Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2018**

Judul Skripsi : **MENURUNNYA JUMLAH ANGKUTAN KOTA
JURUSAN METRO-KAMPUS DI KOTA METRO
TAHUN 2017**

Nama Mahasiswa : **Rahma Dyan Puspita**

No. Pokok Mahasiswa : 1313034098

Program Studi : Pendidikan Geografi

Jurusan : Pendidikan IPS

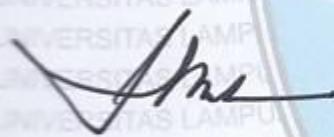
Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pembantu,



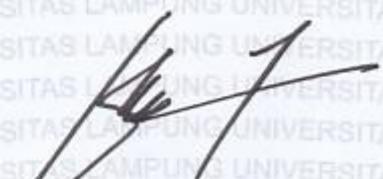
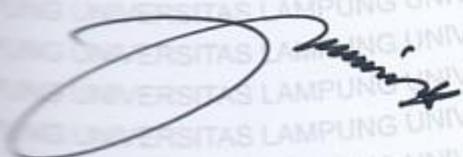
Drs. H. Sudarmi, M.Si.
NIP 19591009 198603 1 003

Drs. Edy Haryono, M.Si.
NIP 19571218 198603 1 002

2. Mengetahui,

Ketua Jurusan Pendidikan
Ilmu Pengetahuan Sosial,

Ketua Program Studi
Pendidikan Geografi,



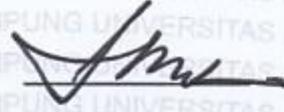
Drs. Zulkarnain, M.Si.
NIP 19600111 198703 1 001

Drs. I Gede Sugiyanta, M.Si.
NIP 19570725 198503 1 001

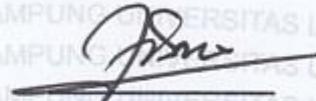
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

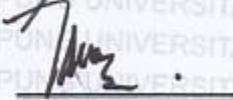
Ketua : Drs. Sudarni, M.Si.



Sekretaris : Drs. Edy Haryono, M. Si.



**Penguji
Buka Pembimbing : Dra. Nani Suwarni, M.Si.**



2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Dr. H. Muhammad Fuad, M.Hum.
NIP 19590722 1986031003



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 28 Mei 2018

PERNYATAAN SKRIPSI MAHASISWA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rahma Dyan Puspita

NPM : 1313034098

Program Studi : Pendidikan Geografi

Jurusan/Fakultas : Pendidikan IPS/KIP

Alamat : Kelurahan Iringmulyo, Metro Timur, Metro

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Menurunnya Jumlah Angkutan Kota Jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017” tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Bandar Lampung, 11 Juli 2018

Yang menyatakan,



Rahma Dyan Puspita

NPM. 1313034098

RIWAYAT HIDUP



Rahma Dyan Puspita terlahir dari pasangan Bapak Yanto Refnaldi dan Ibu Rudi Hastuti, sebagai anak pertama dari tiga bersaudara, tempatnya di Kota Metro pada 22 tahun yang lalu yaitu bertepatan pada tanggal 11 Juli 1995.

Selama hidupnya telah mengenyam pendidikan Taman Kanak-kanak (TK) Pertiwi Teladan Kota Metro ditamatkan pada tahun 2001, Sekolah Dasar (SD) Pertiwi Teladan Kota Metro ditamatkan pada tahun 2007, Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Kota Metro ditamatkan pada tahun 2010, dan Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 1 Kota Metro ditamatkan pada tahun 2013.

Sejak tahun 2013 terdaftar sebagai mahasiswa Program Studi Pendidikan Geografi, Jurusan Pendidikan Ilmu Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan (FKIP) Universitas Lampung yang diterima melalui jalur undangan atau biasa disebut Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN).

Selama menjadi mahasiswa aktif berkegiatan organisasi di kampus, diantaranya yaitu Forum Pembina dan Pengkajian Islam (FPPI) FKIP Unila dan Marching Band Swara Edukasia FKIP Unila di tingkat fakultas. Selain itu, di tingkat universitas mendaftarkan diri di Unit Kegiatan Mahasiswa Bidang Seni (UKMBS) Unila dan sempat menjabat sebagai Kepala Divisi Seni Rupa pada periode tahun 2016/2017.

MOTTO

Terus bangkit, ketika rintangan terus menerpa
(Rahma Dyan Puspita)

PERSEMBAHAN

Kepada kedua orang tua tersayang

dan

Almamater tercinta
Universitas Lampung

SANWACANA

Bismillahirrahmaanirrahiim. Puji syukur kehadirat Allah SWT atas berkat rahmat dan karunia-Nya, sehingga dapat terselesaikannya tugas akhir perkuliahan ini yang berjudul “Menurunnya Jumlah Angkutan Kota Jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017”, dalam rangka memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Sarjana Pendidikan.

Terselesaikannya skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan kerjasama dari berbagai pihak. Melalui kesempatan ini, diucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya atas arahan dan bimbingannya kepada yang terhormat Bapak Drs. Hi. Sudarmi, M.Si. selaku dosen pembimbing I sekaligus pembimbing akademik, Bapak Drs. Edy Haryono, M.Si. selaku dosen pembimbing II dan Ibu Dra. Hj. Nani Suwarni, M.Si. selaku dosen pembahas skripsi.

Pada kesempatan ini juga diucapkan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Hi. Muhammad Fuad, M.Hum., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Drs. Zulkarnain, M.Si., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.

3. Bapak I Gede Sugiyanta, M.Si., selaku Ketua Program Studi Pendidikan Geografi Universitas Lampung.
4. Bapak Drs. Sudarmi, M.Si., selaku pembimbing utama sekaligus pembimbing akademik atas kesediaannya untuk memberikan bimbingan, saran dan kritik dalam proses menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Drs. Edy Haryono, M.Si., selaku pembimbing kedua atas kesediaannya memberikan bimbingan, saran dan kritik pada proses penyelesaian skripsi ini.
6. Ibu Dra. Nani Suwarni, M.Si., selaku penguji utama atas bimbingan, saran, dan kritik yang membangun dalam proses menyelesaikan skripsi ini.
7. Bapak dan Ibu Dosen Program Studi Pendidikan Geografi atas dukungannya dalam memfasilitasi proses menyelesaikan skripsi ini.
8. Bapak Irwan Sihar Marpaung, selaku Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi Lampung dan Bapak Deddy Fryady Ramli, S.E., selaku Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Metro yang telah memberi izin penelitian skripsi ini.
9. Kedua orang tuaku tercinta Bapak Drs. Yanto Refnaldi dan Ibu Rudi Hastuti yang tidak henti-hentinya menyayangiku, memberi do'a, nasihat, dukungan dan menjadi penyemangat untuk menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
10. Kedua adikku tersayang, Muhammad Rifky Refnaldi dan Rahma Fira Anisa atas do'a, dukungan dan menjadi penyemangat selama penyusunan skripsi ini.
11. Para Sahabat Pendidikan Geografi Angkatan 2013, kakak dan adik tingkat Pendidikan Geografi, atas do'a, dan dukungannya dalam berjuang bersama menyelesaikan skripsi ini.

12. Teman-teman KKN-KT 2016 Desa Restu Baru, Kecamatan Rumbia, Kabupaten Lampung Tengah, atas do'a, kebersamaan, keakraban, dan dukungannya dalam menyelesaikan skripsi ini.
13. Teman-teman UKM-BS Unila, atas kebersamaan dan dukungannya di kampus selama tiga tahun yang tak tergantikan termasuk pengertiannya selama proses penyelesaian skripsi ini.
14. Serta, semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi banyak orang dan semoga bantuan serta dukungan yang telah diberikan, akan Allah SWT gantikan dengan kemudahan disegala urusannya (Amin). Skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh sebab itu diharapkan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi dan perbaikan di masa yang akan datang. Hanya ini yang dapat saya sampaikan, mohon maaf jika terdapat kekeliruan dalam skripsi ini. Demikian, saya ucapkan terima kasih.

Bandar Lampung, Juli 2018

Rahma Dyan Puspita

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Kegunaan Penelitian	6
F. Ruang Lingkup Penelitian.....	7
II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR	
A. Landasan Teori	8
B. Tinjauan Pustaka	10
1. Geografi	10
2. Geografi Transportasi	11
3. Transportasi Umum	12
a. Angkutan Kota.....	12
b. Trayek	13
4. Faktor Penyebab Menurunnya Jumlah Angkot	14
a. Kendaraan Pribadi.....	14
b. Ojek <i>Online</i>	15
c. Penumpang Angkot Jurusan Tertentu Bersifat Insidental	17
5. Perusahaan Angkutan Kota.....	17
C. Penelitian Sejenis	17
D. Kerangka Pikir.....	20
E. Hipotesis Penelitian.....	21
III. METODOLOGI PENELITIAN	
A. Metode Penelitian	22
B. Populasi	23
C. Variabel Penelitian dan Definisi Operasioanal Variabel.....	24

1. Variabel Penelitian	24
2. Definisi Oprasional Variabel	24
D. Teknik Pengumpulan Data	25
E. Teknik Analisis Data	26
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Tinjauan Geografis Daerah Penelitian	27
1. Kondisi Fisiografis	27
a. Lokasi dan Batas Administrasi.....	27
b. Topografi.....	29
c. Keadaan Iklim	30
d. Penggunaan Lahan	35
e. Hidrologi	36
2. Kondisi Sosiografis	36
a. Jumlah dan Kepadatan Penduduk	36
b. Pertumbuhan Penduduk	37
c. Komposisi Penduduk	38
3. Kondisi Transportasi	40
a. Perkembangan Jumlah Kendaraan Pribadi.....	40
b. Angkutan Kota di Kota Metro.....	41
c. Sarana Jalan di Kota Metro	41
B. Pembahasan Penelitian	47
1. Identitas Informan	47
a. Umur	47
b. Tempat Tinggal	48
2. Persepsi Informan.....	48
a. Banyak Masyarakat Yang Memiliki Kendaraan Pribadi	48
b. Masyarakat Lebih Memilih Ojek <i>Online</i>	51
c. Penumpang Angkot Jurusan Metro-Kampus Bersifat Insidental	54
V. SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan.....	59
B. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Jumlah Kendaraan Angkutan Umum (Mikrolet) Kota di Kota Metro Berdasarkan Rute Lintasan Trayek Tahun 2015-2016	3
2. Luas wilayah menurut kecamatan di Kota Metro dan Jumlah Kelurahan	29
3. Data curah hujan di Kota Metro tahun 2007-2016	31
4. Klasifikasi iklim menurut Schmidht-Ferguson	32
5. Jumlah Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan di Kota Metro Tahun 2016	34
6. Penggunaan Lahan di Kota Metro Tahun 2012	35
7. Jumlah Penduduk, Luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan Di Kota Metro Tahun 2016.....	37
8. Jumlah dan Pertumbuhan Penduduk di Kota Metro Tahun 2015-2017....	38
9. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Metro Tahun 2017.....	38
10. Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur di Kota Metro Tahun 2017	39
11. Jumlah Kendaraan Bermotor Pribadi di Kota Metro Tahun 2015 – 2017	40
12. Daftar Panjang Jalan di Kota Metro.....	43
13. Panjang Jalan yang Dilayani Trayek Angkutan Kota	44

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir	20
2. Peta Administrasi Kota Metro.....	28
3. Diagram Jumlah Kendaraan Pribadi Berdasarkan Jenisnya di Kota Metro Tahun 2017.....	40
4. Peta Jaringan Jalan Kota Metro	42
5. Diagram Perbandingan Panjang Jalan dan Panjang Jalur Angkot	44
6. Peta Jalur Angkot Kota Metro Tahun 2017	46

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Fenomena geografi yang terjadi di permukaan bumi berkaitan erat dengan lokasi, yaitu tempat dimana fenomena ini berlangsung. Permukaan bumi yang memiliki karakteristik yang berbeda menjadikan setiap lokasi tidak sama. Perbedaan yang tercipta di antaranya menjadikan setiap daerah saling membutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Pindahan barang kebutuhan di setiap daerah memerlukan sesuatu yang dapat memindahkannya dari satu tempat ke tempat lain. Sehingga, interaksi antar daerah saling terjaga dan terciptanya pemerataan perekonomian ke daerah pelosok sekalipun.

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Awalnya alat pengangkutan atau transportasi masih menggunakan tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga lainnya yang berasal dari alam, hingga memanfaatkan tenaga mekanis dan munculnya kendaraan bermotor. Transportasi pada zaman sekarang ini sangat penting untuk mempermudah aktivitas manusia. Jika dahulu seseorang mampu berjalan jauh ke suatu tempat, maka sekarang ini seseorang tidak dapat pergi kemanapun tanpa kendaraan bermotor. Mereka memilih tidak pergi ke mana pun jika harus berjalan kaki.

Kota Metro merupakan salah satu daerah tingkat II di Lampung yang cukup berkembang setelah Kota Bandar Lampung. Perkembangan ini menjadikan Kota

Metro sebagai pusat berbagai kegiatan, seperti kegiatan pendidikan, perekonomian, pelayanan, dan sosial sehingga Kota Metro menjadi daerah tujuan dari daerah di sekitarnya seperti Lampung Tengah dan Lampung Timur. Luas wilayah Kota Metro mencakup 68,74 km² (BPS Kota Metro, 2014), merupakan luas wilayah tersempit di antara kabupaten/kota lainnya di Provinsi Lampung. Sehingga, jarak trayek angkutan dalam Kota Metro tidaklah terlalu jauh. Dilihat dari Peta Administrasi Kota Metro Tahun 2017, pola jaringan jalan di kota ini mengikuti bentuk kota, terdiri dari jalan utama kota yang berpola radial, sedangkan di daerah pinggiran berpola grid.

Permasalahan yang muncul dari transportasi berdampak hampir di setiap bidang, baik itu secara ekonomi, gaya hidup, maupun politik. Kegiatan perekonomian seperti distribusi barang menjadi sulit jika tidak ada transportasi yang mendukung. Kegiatan perekonomian yang terus berkembang di Kota Metro menyebabkan perubahan gaya hidup masyarakatnya. Perubahan tersebut terlihat dari makin sedikitnya jumlah angkot yang beroperasi. Kebijakan mengenai angkutan pun perlu diubah untuk menyesuaikan kondisi ini. Berdasarkan Keputusan Walikota Metro Nomor 15 Tahun 2002 tentang Pola Angkutan Penumpang Jenis Mikrolet Dalam Wilayah Kota Metro Pasal 4 menyatakan bahwa trayek angkutan penumpang umum jenis mikrolet dalam wilayah Kota Metro adalah sebagai berikut :

- a) Terminal Kota- Terminal Mulyojati PP melalui Jl. Diponegoro- Jl. A. Yani- Jl.Subing- Jl. Anggrek- Jl.Yos Sudarso- Jl. Sakura- Jl. Nuban- Jl. Unyi dengan warna cat Orange : 200 kendaraan.
- b) Terminal Kota- Stadion Tejosari PP melalui Jl. Diponegoro- Jl. Unyi- Jl.Sutan Syahrir- Jl. Stadion Tejosari- SMU 4 dengan warna cat Putih : 100 kendaraan.

- c) Terminal Mulyojati- SMU 2 PP melalui Jl. Suprpto- Jl. Nusantara dengan warna cat Hijau Tua List Bawah Putih : 100 kendaraan.
- d) Terminal Mulyojati- Rejomulyo melalui Jl. Sutan Syahrir- Jl. Budi Utomo- Jl.Suprpto dengan warna cat Biru Tua :100 kendaraan.
- e) Terminal Kota- Terminal Mulyojati PP melalui Jl. Imam Bonjol- Lapangan Sumber- 15 Polos- Jl. Yos Sudarso- Jl. Sudirman- Jl. Soekarno Hatta- Jl. Sudirman dengan cat warna Orange list bawah Hitam : 100 kendaraan.
- f) Terminal Kota- Karang Rejo PP melalui Jl. Imam Bonjol- Jl. Gajah-Purwo Asri dengan warna cat Hijau Muda : 100 kendaraan.
- g) Terminal Kota- Pertamina 21 PP melalui Jl. Raden Intan- Jl. Sosrosudarmo- Jl. A. Yani- Jl. Lembayung- Kampus dengan warna cat Coklat : 100 kendaraan. (Sumber : Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Metro Tahun 2002)

Karakteristik penumpang angkot saat ini di Kota Metro cenderung sedikit. Keadaan ini menjadikan supir angkot kurang termotifasi dalam bekerja dan cenderung tidak mengindahkan peraturan lalu lintas yang ada, seperti kebut-kebutan, tidak berhenti ketika lampu merah dan berhenti di sembarang tempat.

Pada beberapa tahun terakhir, dalam pendataan jumlah kendaraan angkutan kota yang dilakukan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Metro dengan kurun waktu 2 tahun terakhir yaitu tahun 2015-2016 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Angkutan Umum (Mikrolet) Kota di Kota Metro Berdasarkan Rute lintasan Trayek Tahun 2015- 2016

No.	Rute lintasan Trayek Yang Dilalui	Jumlah Kendaraan (Unit)	
		Tahun 2015	Tahun 2016
1	Metro-Mulyojati	21	23
2	Metro-Punggur	30	18
3	Metro-Trimurjo	12	10
4	Metro-Wates	0	0
5	Metro-Gotong Royong	8	0
6	Metro-Pekalongan	51	18
7	Metro-Batanghari-Sekampung	17	15
8	Metro-Kampus	26	16
9	Metro-Stadion Tejosari	0	0
	Jumlah	165	100

Sumber : Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Metro

Saat ini, hanya sebagian angkutan kota dari trayek di atas yang masih aktif beroperasi. Sebagian yang lain ada yang berhenti untuk sementara dan bahkan ada juga yang sudah tidak beroperasi kembali.

Sebuah kota sebagai tempat pusat kegiatan seharusnya memiliki jumlah penduduk yang tidak sedikit. Kebutuhan akan transportasi juga besar, khususnya angkutan kota. Berdasarkan data sebelumnya, dapat dilihat hanya ada tiga rute trayek mikrolet angkutan kota yaitu rute Metro – Mulyojati, Metro – Kampus dan Metro – Tejosari. Hanya rute Metro – Kampus yang jumlah angkotnya berkurang.

Menurut beberapa sopir angkot rute Metro - Kampus, mereka memiliki waktu 12 jam kerja dengan jumlah setoran yang telah ditentukan. Dalam sekali perjalanan menggunakan angkot, waktu yang dibutuhkan bergantung pada jarak rute yang ditempuh. Selain itu, supir angkot sering sekali menunggu penumpang atau biasa disebut *ngetem* agar memenuhi target jumlah penumpang, bahkan hingga angkot menghampiri para calon penumpangnya di jalan-jalan sempit di luar rute trayek yang seharusnya. Kapasitas penumpang yang dimiliki angkot rata-rata sama, yaitu 10-12 orang termasuk supir.

Biaya transport angkot di Kota Metro dikenakan berdasarkan jarak rute di setiap trayek untuk sekali perjalanan. “Dalam menetapkan struktur dan golongan tarif pemerintah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan perusahaan angkutan umum. Pemerintah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas” (Kansil dan Christine Kansil, 1995:52).

Saat ini, banyak masyarakat Kota Metro yang tidak lagi menggunakan angkutan umum sebagai transportasinya. Dibandingkan dengan ketiga rute angkot yang beroperasi dalam kota, di daerah sekitar rute Metro – Kampus merupakan daerah yang termasuk padat penduduk terutama mahasiswa dan pelajar. Selain itu juga banyak pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar jalan. Seharusnya jumlah angkot rute Metro – Kampus meningkat, namun faktanya mengalami penurunan.

Berdasarkan pada pengakuan beberapa sopir angkot rute Metro-Kampus, saat ini mereka mengalami kesulitan mendapatkan penumpang. Mudah-mudahan mendapatkan kendaraan bermotor dengan membeli secara kredit menyebabkan jumlah pemakai kendaraan bermotor di Kota Metro semakin banyak, terutama pada kalangan mahasiswa di daerah kampus. Pertimbangan antara memiliki kendaraan pribadi dan kenyamanan menggunakan angkutan umum menjadi sesuatu yang diperhitungkan oleh masyarakat.

Namun dengan seiringnya perkembangan zaman, teknologi transportasi kian berkembang. Didukung dengan teknologi telekomunikasi, menyebabkan munculnya transportasi umum yang dapat di pesan via *online*. Kendaraan bermotor dengan berbagai keunggulan terus bermunculan. Mungkin dengan tingginya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dan munculnya transportasi umum via *online* menjadi penyebab berkurangnya jumlah penumpang dan mendesak keberadaan angkot rute Metro – Kampus di Kota Metro. Berdasarkan uraian di atas maka penulis akan melaksanakan penelitian dan menuangkannya ke dalam skripsi yang berjudul: “Menurunnya Jumlah Angkutan Kota Jurusan Metro – Kampus Di Kota Metro Tahun 2017”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat mengidentifikasi masalah yang akan diteliti mengenai menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro tahun 2017.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah : “Mengapa jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro mengalami penurunan ?”.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui informasi mengapa jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus yang beroperasi di Kota Metro tahun 2017 mengalami penurunan.

E. Kegunaan Penelitian

1. Sebagai informasi guna membantu kebijakan lebih lanjut terhadap pembangunan Kota Metro di bidang perhubungan dan transportasi.
2. Untuk mengaplikasikan ilmu Geografi Transportasi yang telah didapatkan di bangku perkuliahan.
3. Untuk dijadikan acuan pada penelitian sejenis yang dilakukan para akademisi khususnya akademisi Program Studi Pendidikan Geografi, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung.

4. Sebagai syarat bagi penulis untuk mencapai gelar sarjana pendidikan di Program Studi Pendidikan Geografi, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung.

F. Ruang Lingkup Penelitian

1. Ruang lingkup objek penelitian yaitu menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro tahun 2017.
2. Ruang lingkup subjek penelitian yaitu sopir angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro.
3. Ruang lingkup tempat dan waktu penelitian yaitu di Kota Metro tahun 2017.
4. Ruang lingkup ilmu Geografi Transportasi.

Geografi transportasi adalah sub-disiplin dalam ilmu geografi yang fokus kajiannya tentang pergerakan, baik pergerakan barang, orang maupun informasi. Menurut Miro (2002:4), menyatakan bahwa “transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan satu objek dari satu tempat ke tempat yang lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna pada tujuan-tujuan tertentu”.

II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. Landasan Teori

Teori yang melandasi penelitian ini antara lain teori berdasarkan “faham posibilisme yaitu manusia tidak lagi bergantung pada alam” (Sumadi, 2010:82). Berdasarkan teori tersebut mengartikan bahwa kehidupan manusia tidak sepenuhnya dipengaruhi oleh alam, karena dengan akalanya manusia dapat memanfaatkan apa yang ada di sekitarnya (alam) menjadi memiliki daya guna bagi kehidupannya. Daya cipta yang dimiliki manusia ada karena akal yang dimiliki manusia yang terus berkembang. Tuntutan zaman yang menuntut perlunya mobilitas manusia maupun barang, mendorong manusia untuk menciptakan alat transportasi.

Berdasarkan perkembangan sejarah transportasi perkotaan yang terus mengalami perkembangan, dari yang awalnya masyarakat hanya memanfaatkan hewan ternak sebagai transportasi, hingga akhirnya lahirlah kendaraan bermotor yang ada saat ini. Hal ini membuktikan bahwa berbagai upaya telah dilakukan untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi yang terus meningkat dengan mengembangkan sistem-sistem baru dan membangun lebih banyak fasilitas baru. Namun demikian, kebutuhan ini telah naik lebih besar daripada kemampuan pemerintah untuk mengembangkan dan membangun fasilitas-fasilitas baru. Ada pernyataan dalam buku *Population and The Urban Futur* karangan Philip M. Hauser dkk (1982 :

102) bahwa “masalah angkutan dengan sendirinya akan berkurang berkat kemajuan-kemajuan pesat di bidang komunikasi”. Kalau gagasan dapat dikirim melalui kawat, gelombang radio serta filamen bahkan melalui sinar laser, mungkin makin berkurang keperluan untuk memindahkan orang dan peralatannya secara fisik.

Penyelenggaraan kendaraan angkutan umum tentu terdapat hal-hal yang harus diperhatikan. Menurut Nur Nasution (2004:10), “bagi perusahaan-perusahaan transportasi umum yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat pemakai jasa angkutan (*users*), maka pada prinsipnya terdapat empat fungsi produk jasa transportasi yaitu aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*), dan ekonomis”.

Maksud dari prinsip aman (*safety*) merupakan kondisi kendaraan dimana tidak mengancam keselamatan bagi para pemakai jasa transportasi. Suatu transportasi memiliki masa produktifitasnya, dan daya gunanya akan semakin menurun jika digunakan terus menerus. Perlu adanya peremajaan kendaraan dari pihak pengusaha angkutan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Dengan terjaminya kemandirian suatu angkutan akan menciptakan rasa nyaman pada masyarakat pemakai jasa angkutan.

Departemen Perhubungan sebagai instansi Pemerintah (*regulator*) berkewajiban untuk membina terwujudnya sistem transportasi nasional (*Sistranas*) yang tertib dan teratur melalui kebijakan yang di setujui oleh pemerintah. Guna kebijakan tersebut untuk mengontrol dan memonitoring para pengusaha penyediaan angkutan agar bergerak sesuai dengan perencanaan daerah.

Tarif angkutan yang terjangkau merupakan biaya yang dikenakan kepada para pengguna jasa yang disesuaikan dengan daya beli masyarakat pada umumnya dengan tetap memperhatikan kemampuan penyedia jasa angkutan. Keberadaan kendaraan pribadi terkadang menjadi alternatif bagi masyarakat yang memiliki kebutuhan lebih di bidang transportasi, seperti daerah asal atau tujuannya berada di luar jalur trayek angkutan kota atau memerlukan waktu yang cepat untuk menempuh suatu perjalanan.

Jarak secara konseptual mencakup jarak absolut dan jarak nisbi (*relative*). Jarak absolute ditunjukkan oleh jarak fisik, misalnya jarak Kota Metro-Bandar Lampung adalah 47,6 km. Jarak nisbi (*relative*) adalah jarak antara dua wilayah yang tidak ditentukan oleh jarak fisik sebenarnya, tetapi lebih kepada keterjangkauan wilayah.

B. Tinjauan Pustaka

1. Geografi

Menurut Ikatan Geografi Indonesia (IGI, 1988) dalam Sumadi (2010:19), “geografi adalah ilmu pengetahuan yang mempelajari persamaan dan perbedaan fenomena geosfer dengan sudut pandang kelingkungan dan kewilayahan dalam konteks keruangan”. Secara garis besar, geografi dapat dibedakan lagi menjadi dua, yaitu geografi fisik dan geografi manusia. Keduanya saling berkaitan, namun jika pemisahan tersebut semakin berlanjut maka jati diri geografi akan pudar dan larut dalam disiplin ilmu lainnya.

Salah satu cabang ilmu dari geografi manusia yaitu geografi transportasi dan geografi kota. Peran ilmu geografi dalam mendeskripsikan, mempelajari dan

menganalisis fenomena-fenomena dari geografi transportasi dan geografi kota dapat dilihat dengan menggunakan sudut pandang kelingkungan dan kewilayahan dalam konteks keruangan agar tidak kehilangan sebagian dari kompetensi keilmuan geografi.

2. Geografi Transportasi

Dalam memenuhi kebutuhan manusia, diperlukan suatu alat penunjang untuk segala aktivitas manusia yang *mobile*. Contohnya seperti transportasi, karena dengan transportasi manusia dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain.

“Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tersebut” (Fidel Miro, 2006:4).

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa geografi transportasi merupakan sub-disiplin geografi yang berfokus pada pergerakan barang, orang dan informasi, serta berusaha untuk menghubungkan kendala spasial. Kajiannya lebih dinamis bila dibandingkan dengan mengkaji gejala pada lokasi tertentu.

Geografi transportasi lebih memperhatikan konsep jarak dan differensiasi area. Jarak secara konseptual mencakup jarak absolute dan jarak nisbi (*relative*). Jarak absolute ditunjukkan oleh jarak fisik. Sedangkan jarak nisbi (*relative*) adalah jarak antara dua wilayah yang tidak ditentukan oleh jarak fisik sebenarnya, tetapi lebih kepada keterjangkauan wilayah.

3. Transportasi Umum

Menurut UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Termasuk dalam pengertian kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain baik dengan maupun tanpa pengemudi, selama jangka waktu tertentu” (Kansil dan Christine Kansil, 1995:13)

Transportasi umum berguna sebagai penunjang, pendorong dan penggerak pembangunan nasional untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Sistem transportasi umum ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan.

a. Angkutan Kota

“Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan; dalam pengertian barang meliputi barang yang bersifat gas, cair, padat termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan” (Kansil dan Christine Kansil, 1995:10).

Menurut Setijowarno dan Frazila (2001:211), “angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah suatu kota dengan menggunakan mobil bis umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek tetap dan teratur”. Dapat juga angkutan kota berupa angkutan massal atau *mass rapid* yang dapat mengangkut penumpang dengan jumlah banyak dalam satu kali perjalanan.

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa angkutan kota adalah kendaraan pemindahan orang atau barang dalam wilayah perkotaan, dengan terikat pada trayek tetap dan teratur. Kendaraan yang digunakan dapat berupa mobil bis atau mobil penumpang umum.

b. Trayek

“Trayek merupakan lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal” (Kansil dan Christine Kansil, 1995:97). Jaringan trayek yang ada dalam suatu daerah biasanya sudah diatur secara tetap dan teratur oleh Dinas Perhubungan setempat, khususnya pada bagian lalu lintas dan angkutan jalan.

Ketentuan dalam menetapkan jaringan trayek telah tercantum dalam Peraturan Pemerintah No.43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 14 Ayat 1, yaitu dengan memperhatikan :

- a) Kebutuhan angkutan
- b) Kelas jalan yang sama dan/atau yang lebih tinggi
- c) Tipe terminal yang sama dan/atau yang lebih tinggi
- d) Tingkat pelayanan jasa
- e) Jenis pelayanan angkutan
- f) Rencana umum tata ruang
- g) Kelestarian lingkungan

Pelayanan angkutan dalam trayek kota merupakan pelayanan angkutan ulang-alik (commuter) dengan jarak relatif pendek terus menerus. Menurut Kansil dan Christine Kansil (1995 : 103), menyatakan bahwa trayek utama diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

- 1) Mempunyai jadwal tetap;

- 2) Melayani angkutan antar kawasan utama, antar kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang alik secara tetap dengan pengangkutan bersifat massal.

Kawasa utama yaitu suatu kawasan yang merupakan pembangkit perjalanan yang tinggi, seperti kawasan perdagangan utama, perkantoran di dalam kota yang membutuhkan pelayanan yang cukup tinggi.

Kawasan pendukung yaitu suatu kawasan pembangkit perjalanan untuk bagian wilayah kota yang berupa kawasan perdagangan lokal, dan perkantoran lokal.

- 3) Dilayani oleh mobil bus umum;
- 4) Pelayanan cepat dan/atau lambat;
- 5) Jarak pendek;
- 6) Melalui tempat tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

4. Faktor Penyebab Menurunnya Jumlah Angkot

a. Kendaraan Pribadi

Menurut Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tahun 1992 mengartikan “kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor” (Kansil dan Christine Kansil, 1995:12). Kendaraan bermotor digerakan oleh peralatan teknik, yaitu peralatan yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor.

Berdasarkan kepemilikannya, kendaraan pribadi merupakan kendaraan yang dimiliki oleh perseorangan, yang dapat dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang telah terdaftar dan diterbitkan oleh SAMSAT. Kendaraan pribadi yang paling banyak dimiliki masyarakat yaitu sepeda motor. Jika dulu yang memiliki sepeda motor hanyalah masyarakat dengan tingkat perekonomian menengah ke atas, saat ini masyarakat dengan tingkat perekonomian menengah ke bawah banyak yang sudah memilikinya. Hal ini disebabkan karena adanya kemudahan dalam pembeliannya. Menurut Bambang Susantono (2014 : 58), “jika dibandingkan dengan mobil, modal membeli motor tidak terlalu besar. Apalagi melalui berbagai kemudahan kredit, setiap rumah tangga berpotensi memiliki lebih dari 1 unit”. Modal pembelian menjadi alasan banyaknya masyarakat memilih motor sebagai kendaraan pribadi. Selain itu mudah digunakan maupun perawatannya.

b. Ojek *Online*

Ojek *online* merupakan salah satu jenis transportasi umum. Menurut Tamin (2000), mengatakan bahwa “...penentuan pilihan jenis angkutan umum, orang mempertimbangkan faktor maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan...”. Pengertian ojek dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia (Badudu dan Sutan Mohammad Zain, 1994 : 48), yaitu “sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ke tempat tujuannya”. Sama halnya dengan pengertian ojek menurut Peter Salim dan Yenny Salim (1991 : 38), “sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penumpangnya”.

Ojek *online* sama dengan ojek pada umumnya, hanya saja ojek *online* bisa dikatakan lebih maju karena menggunakan kemajuan teknologi telekomunikasi. Ojek *online* merupakan ojek sepeda motor yang pemesanannya menggunakan aplikasi yang ada pada *smartphone* dan tidak hanya dimanfaatkan sebagai sarana pengangkutan orang, tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang dan memesan makanan. Adanya ojek *online* ini sebagai transportasi umum dapat menggantikan keberadaan transportasi umum lainnya, terutama angkutan kota.

Banyak kemudahan yang ditawarkan oleh berbagai perusahaan transportasi umum *online*. Berikut beberapa kemudahan yang ditawarkan ojek *online* berdasarkan situs <https://www.go-jek.com/go-ride/> (di akses pada 25 Januari 2018 pukul 12.45 WIB) yaitu “*new interface, faster access* (antarmuka terbaru, akses lebih cepat); *over 400.000 drivers* (lebih dari 400.000 pengendara); *safety and comfort* (aman dan nyaman); *ease of payment* (sistem pembayaran mudah)”. Pemesanan ojek *online* melalui *smartphone* menjadi keunggulan utama, karena lokasi pelanggan dapat di akses dengan fitur GPS yang ada pada *smartphone*. Setelah pengemudi ojek *online* menemukan lokasi pelanggan, maka ia langsung menjemputnya tepat di lokasi tersebut dan diantar sesuai lokasi tujuannya. Tersebar nya pengemudi ojek *online* di berbagai lokasi membuat pelanggan dapat memesan ojek kapan pun dan dimana pun yang dibutuhkan dalam waktu singkat. Pelayanan yang cepat dan praktis menjadi penunjang kenyamanan pelanggan, dan juga selalu menyediakan pelindung kepala (helm) secara gratis untuk menjaga keamanan selama perjalanan.

c. Penumpang Jurusan Tertentu Bersifat Insidental

Insidental dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia (1994: 31), adalah “sesuatu yang terjadi atau dilakukan hanya pada kesempatan atau hanya waktu tertentu saja; tidak tetap atau rutin; sewaktu-waktu”. Sesuatu tersebut adalah keberadaan penumpang angkot jurusan tertentu di Kota Metro. Hal ini disebabkan karena banyaknya penumpang tidak selalu sama setiap hari. Bergantung pada kegiatan masyarakat di daerah tersebut, seperti misalnya daerah tersebut didominasi oleh mahasiswa dan pelajar yang memiliki waktu liburan panjang. Menurut pendapat Tamin (2000), yaitu “waktu terjadinya pergerakan sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitas sehari-harinya dan maksud perjalanan”.

5. Perusahaan Angkutan Kota

“Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan” (Kansil dan Christine Kansil, 1995:96). Sedangkan angkutan kota merupakan angkutan umum yang beroperasi di dalam batas wilayah administrasi perkotaan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan perusahaan angkutan kota adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dengan kendaraan umum di jalan yang berada dalam batas wilayah administrasi perkotaan.

C. Penelitian Sejenis

Adapun penelitian relevan pada penelitian menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus yang beroperasi di Kota Metro tahun 2017 ini adalah sebagai berikut :

1. Studi Tentang Titik-titik Kemacetan Lalu Lintas Jalur Transportasi di Kota Bandar Lampung Pada Tahun 2015 yang diteliti oleh Eza Aziz Fitri tahun 2016. Metode penelitian yang digunakan adalah Metode Survei. Teknik analisis data menggunakan teknik analisis kinerja jalan yaitu analisis volume lalu lintas dan hambatan samping. Hasil penelitian menunjukkan bahwa lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung yaitu pada ruas jalan Raden Intan, Imam Bonjol dan Simpang Unila. Volume lalu lintas paling tinggi terdapat pada ruas jalan Imam Bonjol pada pukul 06.30-07.30 WIB, pukul 12.00-13.00 WIB dan pukul 16.00-17.00 WIB. Faktor yang menyebabkan kemacetan pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung ialah jumlah kendaraan yang bertambah tiap tahun, kurangnya kedisiplinan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas dan hambatan samping yang tinggi.
2. Deskripsi Jalur Transportasi Angkutan Kota Tanjung Karang-Way Kandis Kota Bandar Lampung Tahun 2005 yang diteliti oleh Ahmad Anang Saputra pada tahun 2006. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kuantitatif dengan pendekatan analisis keruangan dan survei. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah teknik random sampling dengan populasi sebanyak 378 armada angkutan kota dan diambil sampel 38 armada angkutan kota. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini antara lain rute yang dilewati angkutan kota, lama waktu tempuh rata-rata, jumlah perjalanan yang ditempuh dalam sehari, jumlah penumpang dan pendapatan supir angkutan kota. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi, lalu dianalisis menggunakan teknik analisis tabulasi data setelah diadakan editing data, kemudian dituang dalam

peta. Hasil penelitian ini menunjukkan : (1) sebanyak 19 (49,5%) angkutan kota pada perjalanan pertama melewati rute berangkat yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, dan perjalanan kembali sebanyak 25 (65,8%) angkutan kota melewati jalur yang sama. (2) 23 (60,25%) angkutan kota Tanjungkarang-Way Kandis memerlukan waktu tempuh untuk satu kali perjalanan pada perjalanan pertama selama 57,3 menit dan rata-rata angkutan kota menempuh perjalanan bolak-balik adalah 58,4 menit. (3) sebanyak 38 (100%) angkutan kota, rata-rata menempuh 6 kali perjalanan dalam setengah hari kerja. (4) Angkutan kota jurusan Tanjungkarang—Way Kandis pada tahun 2005 mendapatkan penumpang rata-rata 11 orang dalam 1 kali perjalanan pergi dan kembali. (5) Sopir angkutan kota jurusan Tanjungkarang—Way Kandis memperoleh rata-rata pendapatan bersih Rp. 22.800,- setiap setengah hari kerja, dan Rp. 159.600,- dalam seminggu.

3. Kajian Pelayanan Rute Moda Angkutan Kota (angkot) di Kota Cimahi yang diteliti oleh Bambang Sriyanto Eko Prakoso dan Okta Fajar Saputra. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif, lalu teknik analisis yang digunakan adalah statistik deskriptif. Sebanyak 129 responden diperoleh menggunakan teknik *simple random sampling*. Hasil dari penelitian diketahui bahwa rute angkot yang ada saat ini sudah mampu menjangkau sebagian besar wilayah Kota Cimahi, yaitu sebesar 68,71%. Masih banyak rute angkutan kota yang *overlapping* sehingga terjadi kemacetan di Kota Cimahi. Penerapan rute yang ada belum aksesibel karena masyarakat harus berganti beberapa kali rute angkot untuk mencapai lokasi tujuan.

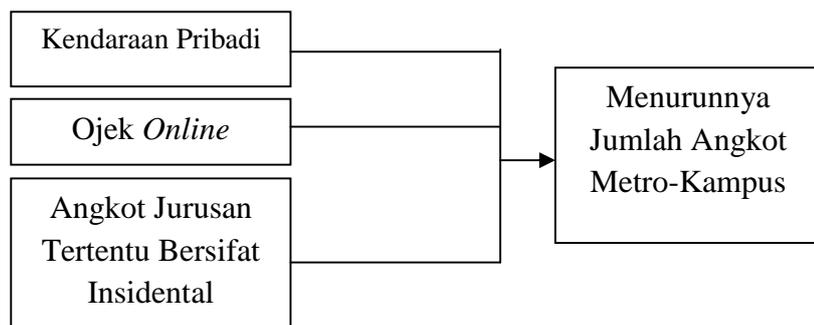
D. Kerangka Pikir

Penelitian tentang menurunnya jumlah angkutan kota jurusan tertentu di Kota Metro ini dilatarbelakangi oleh keinginan untuk mengetahui pentingnya keberadaan angkutan kota bagi masyarakat Kota Metro khususnya di daerah Kampus. Menurunnya jumlah angkutan kota jurusan tertentu yang beroperasi di Kota Metro meliputi faktor geografi antara lain jalur trayek dengan jurusan yang bersangkutan. Selain itu bertambahnya jumlah kendaraan pribadi masyarakat dan munculnya ojek *online*.

Sesuai dengan tujuan dan kajian teori yang ada, maka ditetapkan variabel penelitian. Variabel ini juga dapat mempermudah dalam pengumpulan data. Penelitian ini mengidentifikasi tiga variabel yaitu keberadaan kendaraan pribadi, ojek *online* dan angkot jurusan tertentu yang bersifat insidental. Ketiga variabel tersebut diduga berkaitan dengan menurunnya jumlah angkutan kota jurusan tertentu di Kota Metro.

Hasil dari penelitian dituangkan dalam suatu kesimpulan dan rekomendasi yang nantinya dapat menjadi bahan masukan bagi pihak pemerintah maupun para pekerja dalam lingkup angkutan kota di Kota Metro. Berikut bagan kerangka pikir dalam penelitian ini :

Persepsi supir angkot Metro-Kampus tentang :



E. Hipotesis Penelitian

1. Menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus karena banyak masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi.
2. Menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus karena masyarakat lebih memilih ojek *online*.
3. Menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus karena penumpang angkutan kota jurusan Metro-Kampus hanya bersifat insidental.

III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Berdasarkan tujuan dan cara pembahasan masalahnya, metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif eksploratif. Penelitian ini lebih mengarah pada penelusuran kemungkinan-kemungkinan yang terjadi dari gejala-gejala sosial maupun fisik untuk mengetahui bentuk gejala-gejala tersebut. Menurut Hadari Nawawi (2003:63), “metode deskripsi merupakan usaha mendeskripsikan fakta-fakta pada tahap permulaan tertuju pada usaha mengemukakan gejala-gejala secara lengkap di dalam aspek yang diselidiki, agar jelas keadaan atau kondisinya”.

Metode deskriptif dipergunakan untuk memecahkan masalah yang sedang dihadapi pada masa sekarang, dan membuat klasifikasi dan analisa / pengolahan data serta membuat kesimpulan dan laporan dengan tujuan untuk membuat gambaran tentang sesuatu keadaan secara objektif dalam rangka mengadakan berbagai penelitian (Ali, 1984:120).

Berdasarkan pengertian tersebut, maka metode deskriptif yang digunakan dalam penelitian ini bertujuan untuk memecahkan masalah, menyusun data, menjelaskan, menganalisis dan menafsirkan (Sumadi Suryabrata, 2000 :19). Setelah itu membuat laporan hasil penelitian mengenai menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro.

B. Populasi

Menurut Moh. Pabundu Tika (2005: 24) mengemukakan bahwa “populasi adalah himpunan individu atau objek yang banyaknya terbatas atau tidak terbatas”. Sejalan dengan pengertian sebelumnya, Ali (1984:54) menyatakan bahwa “populasi adalah keseluruhan objek penelitian, baik yang berupa manusia, benda peristiwa maupun gejala-gejala yang terjadi, karena itu populasi merupakan variabel yang diperlukan untuk memecahkan masalah atau penunjang keberhasilan penelitian”.

Berdasarkan pengertian populasi di atas, maka yang dimaksud populasi dalam penelitian ini adalah 16 sopir angkutan kota jurusan Metro-Kampus yang dapat dilihat pada Tabel 1 sebelumnya.

Dalam penelitian ini, penulis berpedoman pada pendapat Suharsimi Arikunto (2010: 112), yaitu “untuk sekedar ancer-ancer maka apabila subjek kurang dari 100, lebih baik ambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Selanjutnya, jika jumlah subjeknya besar dapat diambil 5%- 10% atau 20%-25% atau lebih”.

Berdasarkan pendapat tersebut, maka tidak ada pengambilan sampel dan termasuk dalam penelitian populasi karena jumlahnya tidak mencapai 100 informan. Namun, sulitnya mendapatkan data di lapangan dari rinforman karena alasan sopir mengejar target setoran yang mengharuskan sopir aktif mencari penumpang, sehingga dari 16 sopir angkot Metro-Kampus yang ada, hanya 8 sopir yang bersedia diambil datanya.

C. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel

1. Variabel Penelitian

Suharsimi Arikunto (2010 : 97-98) menyatakan bahwa “variabel adalah objek atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian”. Dengan demikian yang menjadi variabel dalam penelitian ini adalah yang menyebabkan menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro, yaitu meliputi banyak masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi, adanya ojek *online* dan penumpang angkutan kota jurusan tertentu hanya bersifat insidental.

2. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional adalah unsur penelitian yang memberitahukan bagaimana caranya mengukur suatu variabel. Dengan kata lain definisi operasional adalah semacam petunjuk pelaksanaan bagaimana caranya mengukur suatu variabel dan menjelaskan apa saja yang akan dilakukan ketika penelitian berlangsung. Jadi definisi operasioanal dalam penelitian ini mengenai penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus yang beroperasi di Kota Metro tahun 2017 adalah sebagai berikut :

- a. Persepsi sopir angkot jurusan Metro-Kampus tentang masyarakat Kota Metro yang tidak menggunakan angkot lagi karena lebih memilih kendaraan pribadi. Masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi tersebut dapat diamati dari banyaknya pengguna motor di daerah Kampus Metro.
- b. Persepsi sopir angkot jurusan Metro-Kampus tentang masyarakat Kota Metro yang tidak menggunakan angkot lagi karena lebih memilih ojek *online*.

Masyarakat yang lebih memilih ojek *online* tersebut dapat diamati dari banyaknya pengguna ojek *online* di daerah Kampus Metro.

- c. Persepsi sopir angkot jurusan Metro-Kampus tentang masyarakat Kota Metro yang tidak menggunakan angkot lagi karena kebutuhannya bersifat insidental. Hal ini dapat dilihat ketika hari libur dengan hari biasanya, dimana sopir angkot melihat penumpangnya lebih sedikit pada hari libur ketimbang hari biasanya.

D. Teknik Pengumpulan Data

“Teknik-teknik pengumpulan data yang dapat digunakan dalam penelitian geografi yaitu observasi lapangan, wawancara, kuesioner, teknik dokumentasi, dan studi literatur. Penerapan teknik-teknik tergantung kepada kebutuhan data yang harus dikumpulkan” (Nursid Sumaatmadja, 1981 : 105).

Tidak semua teknik tersebut digunakan, beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain :

1. Teknik Observasi Lapangan

Teknik Observasi Lapangan ini digunakan untuk membandingkan data sekunder yang didapat dengan keadaan riil di lapangan. Pengamatan yang dilakukan meliputi banyaknya pengguna kendaraan pribadi, keberadaan ojek *online* dan aktifitas daerah kampus di hari libur. Hal ini dilakukan agar data yang didapat lebih akurat, sehingga analisis yang dilakukan dapat dipertanggungjawabkan.

2. Teknik Wawancara

Teknik wawancara ini digunakan untuk memperoleh data primer yang didapatkan dari para sopir dan petugas. Teknik ini dilakukan secara langsung, bagaimana

pendapat sopir tentang angkutan kota dan petugas tentang keadaan angkutan kota di Kota Metro. Selain itu juga mewawancarai seputar keadaan angkutan kota saat ini.

3. Teknik Dokumentasi

Teknik dokumentasi adalah teknik untuk melengkapi data dalam rangka analisa masalah yang sedang kita teliti, maka memerlukan informasi dari dokumen-dokumen yang ada hubungannya dengan objek penelitian. Pendekatan yang berkenaan dengan gejala sosial, ekonomi, budaya, dan penduduk lebih banyak berhubungan dengan sumber dokumentasi (Nursid Sumaatmadja, 1988 : 109).

Teknik dokumentasi ini digunakan untuk memperoleh data sekunder yang berasal dari dinas terkait. Seperti keterangan dari dokumen yang berkenaan dengan objek penelitian seperti data jumlah angkutan kota beserta sopirnya.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik deskriptif kualitatif, karena data empiris yang diperoleh berupa data kualitatif yang berwujud kata-kata dan bukan rangkaian angka serta tidak dapat diklasifikasikan. Analisis deskriptif kualitatif biasanya menggunakan kata-kata yang biasa disusun ke dalam teks yang diperluas, dan tidak menggunakan perhitungan matematis atau statistika sebagai alat bantu analisis. Penyajian data dalam penelitian deskriptif kualitatif biasanya dalam bentuk teks naratif dengan jumlah yang besar, tetapi manusia tidak cukup mampu memproses informasi yang besar jumlahnya sehingga cenderung menyederhanakan informasi yang kompleks kedalam bentuk yang lebih sederhana dan mudah dipahami.

V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang Menurunnya Jumlah Angkutan Kota Jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017. Maka dapat disimpulkan hasil penelitian yang dihimpun dari persepsi 8 orang sopir tentang menurunnya jumlah angkot jurusan Metro-Kampus sebagai berikut :

1. Kendaraan Pribadi yang jumlahnya terus bertambah setiap tahun menjadi penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017.
2. Beralihnya masyarakat menggunakan ojek *online* sejak kemunculannya pada awal tahun 2017 menjadi penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017.
3. Adanya penumpang yang bersifat insidental di daerah kampus menjadi penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017.

Sehingga dapat disimpulkan dari hasil penelitian ini, bahwa semakin bertambahnya kendaraan pribadi khususnya sepeda motor dan beralihnya masyarakat menggunakan ojek *online* yang menjadi penyebab menurunnya jumlah angkot. Selain itu juga karena mayoritas daerah kampus berisi mahasiswa dan pelajar yang mempunyai jadwal akademik tersendiri menjadikan angkot

jurusan Metro-Kampus di Kota Metro banyak yang berhenti beroperasi karena ketidakpastian penghasilan dan mengalami kerugian. Berdasarkan hasil wawancara, dari 8 orang sopir terdapat 4 diantaranya yang berpresepsi bahwa adanya ojek *online* yang menjadi alasan utama berkurangnya jumlah angkot Metro-Kampus.

B. SARAN

1. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi sudah tidak dapat dihindari dan dikontrol. Sehingga bagi sopir angkutan kota, sebaiknya tetap harus memperbaiki kondisi angkot agar menarik minat penumpang.
2. Bagi para sopir angkot sebaiknya memfokuskan operasi pada titik-titik tempat keramaian di sekitar jalur Metro-Kampus untuk memaksimalkan jumlah penumpang, karena ojek *online* masih dapat menjangkau tempat-tempat sepi dan terpencil.
3. Para sopir angkot perlu menyiasati kondisi penumpang yang tidak tentu. Seperti mengatur jadwal dengan sopir lainnya untuk secara bergantian mengoprasikan angkot mereka pada waktu libur kampus dan/ atau sekolah.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Mohammad. 1984. *Penelitian Kependidikan Prosedur dan Strategi*. Tarsito. Bandung.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2014. *Transportasi Komprehensif dan Multi Moda*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita, Rahardjo. 2014. *Manajemen Pembanguna Transportasi*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Anonin. 2017. *Kota Metro Dalam Angka 2017*. Badan Pusat Statistik Kota Metro. Kota Metro.
- Anonim. 2016. Pustaka Angkutan Umum Penumpang diunduh dari <https://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>, pada tanggal: 15 Juni 2017 pukul 10:15 WIB.
- Anonim. 2002. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam trayek Tetap dan Teratur Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Departemen Perhubungan RI Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Diunduh dari <http://skdirjen687tahun2002/download>, pada tanggal 16 Januari 2017 pukul 05.39 WIB.
- Anonim. 2004. Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan. Diunduh dari <http://hubdat.dephub.go.id/uu/54-uu-no/download>, pada tanggal 6 Februari 2017 pukul 07.04 WIB.
- Anonim. 2002. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam trayek Tetap dan Teratur Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Departemen Perhubungan RI Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Diunduh dari <http://skdirjen687tahun2002/download>, pada tanggal 16 Januari 2017 pukul 05.39 WIB.
- Anonim. 2004. Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan. Diunduh dari <http://hubdat.dephub.go.id/uu/54-uu-no/download>, pada tanggal 6 Februari 2017 pukul 07.04 WIB.
- Anonim.-. Go-jek. Diakses dari <https://www.go-jek.com/go-ride/>, pada tanggal 25 Januari 2018 pukul 12.45 WIB.
- Arif Sukadi Sadiman. 1990. *Metode dan Analisis Penelitian*. Erlangga. Jakarta.

- Badudu, JS, Sutan M. Zain. 1994. *Kamus Umum Bahasa Indonesia. Intergraphic.* Jakarta.
- Bintarto. 1975. *Pengantar Geografi Pembangunan.* Universitas Gajah Mada. Yogyakarta.
- Daldjoeni. 1987. *Geografi Kota dan Desa.* Penerbit Alumni. Bandung.
- Hadari Nawawi. 2001. *Metode Penelitian Bidang Sosial.* Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- Hadi Sabari Yunus. 2004. *Struktur Tata Ruang Kota.* Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Hauser, Philip M., Gardner, Robert W., Laquian, Aprodicio A., dan Salah El-Shakhs. 1985. *Population and The Urban Future* di terjemahkan oleh Masri Maris. Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.
- Khisty, C. Jotin, Lall, B. Kant. 2006. *Transportation Engineering: An Introduction/ Third Edition* diterjemahkan oleh Julian Gressando. Erlangga. Jakarta.
- Kansil CST, Kansil, Christine. 1995. *Disiplin Berlalulintas di Jalan Raya.* PT Rineka Cipta. Jakarta.
- Marbun, B.N.1990. *Kota Indonesia Masa Depan : Masalah dan Prospek* Erlangga. Jakarta.
- Miro, Fidel. 2006. *Perencanaan Trasportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi.* Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Nur Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi.* Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Prastowo, Andi. 2016. *Metode Penelitian Kualitatif : dalam perspektif rancangan penelitian.* Ar-Ruzz Media. Jogjakarta.
- Salim, Peter, Yenny Salim. 1991. *Kamus Bahasa Indonesia.* Edisi 1. Jakarta.
- Setidjowarno,D, dan Frazila, R.B. 2001. *Pengantar Sistem Transportasi Edisi 1.* Penerbit Penerbit Universitas Katolik Soegijapranata. Semarang.
- Subarjo. 2003. *Meteorologi dan Klimatologi (Buku Ajar).* Universitas Lampung. Bandar Lampung.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Alfabeta. Bandung.

- Sumadi. 2010. *Buku Ajar : Perkembangan Pemikiran dan Kajian Geografi*. Bandar Lampung.
- Suharsimi Arikunto. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Prakti*. PT Rineka Cipta. Jakarta.
- Sumaatmadja, Nursid. 1981. *Pengantar Studi Sosial*. Penerbit Alumni. Bandung.
- Susantono, Bambang. 2014. *Revolusi Transportasi*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Penerbit ITB. Bandung.