

**SISTEM TRANSPORTASI DI KOTA KEDIRI  
DALAM RANGKA MENUNJANG  
AKSESIBILITAS ANTAR WILAYAH  
(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Kediri)**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Menempuh Ujian Sarjana  
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

Disusun Oleh:

**FRENDY PUJI HERMAWAN**

**0710310097**



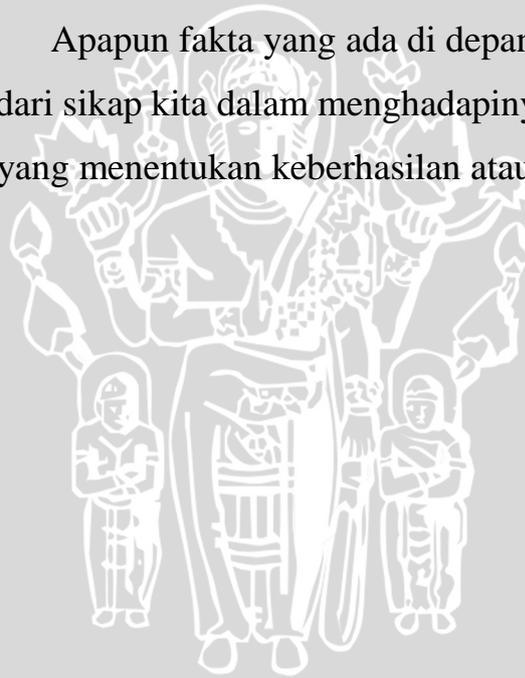
**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI  
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI PUBLIK  
MALANG  
2014**

## MOTTO

“LIFE IS CHOICE”

Hidup dengan melakukan kesalahan akan tampak lebih terhormat daripada selalu benar tapi tidak melakukan apa-apa.

Apapun fakta yang ada di depan kita tidak lebih penting dari sikap kita dalam menghadapinya, karena itulah yang menentukan keberhasilan atau kegagalan kita.



**Never**  
**Give Up!**

## TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Sistem Transportasi Di Kota Kediri dalam Rangka Menunjang aksesibilitas antar wilayah (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Kediri)

Disusun oleh : Frendy Puji Hermawan

NIM : 0710310097

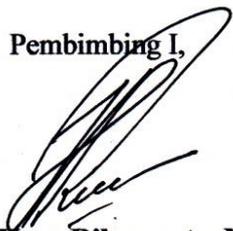
Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Ilmu Administrasi Publik

Malang, 20 Februari 2014

### Komisi Pembimbing

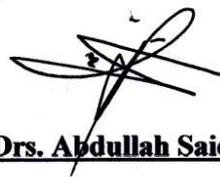
Pembimbing I,



**Drs. Heru Ribawanto, M.S.**

NIP. 19520911 197903 1 002

Pembimbing II,



**Drs. Abdullah Said, M.Si.**

NIP. 19570911 198503 1 003



## TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi  
Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Selasa

Tanggal : 15 Juli 2014

Jam : 08.00 WIB

Skripsi atas nama : Frendy Puji Hermawan

Judul : Sistem Transportasi di Kota Kediri Dalam Rangka  
Menunjang Aksesibilitas Antar Wilayah (Studi Pada Dinas  
Perhubungan Kota Kediri)

dan dinyatakan LULUS

MAJELIS PENGUJI

Ketua



Drs. Heru Ribawanto, M.S.  
NIP. 19520911 197903 1 002

Anggota



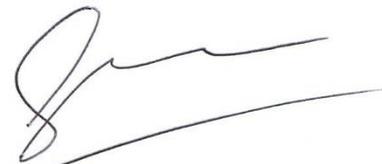
Drs. Abdullah Said, M.Si.  
NIP. 19570911 198503 1 003

Anggota



Dr. Sarwono, M.Si.  
NIP. 19570909 198403 1 002

Anggota



Dr. Suryadi, M.S.  
NIP. 19601103 198703 1 003

## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No 2 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70)

Malang, 25 Februari 2014



**Frendy Puji Hermawan**

NIM. 0710310097

## RINGKASAN

Frendy Puji Hermawan. 2014. **Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam Rangka Menunjang Aksesibilitas antar Wilayah (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Kediri)**. Skripsi. Jurusan Ilmu Administrasi Publik. Universitas Brawijaya Malang. **Komisi Pembimbing, 1) Drs. Heru Ribawanto, M.S. 2) Drs. Abdullah Said, M.Si.** 145 halaman + xiii.

---

Dalam Kehidupan sehari-hari tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi merupakan suatu kebutuhan yang vital dimana seluruh kegiatan menggunakannya. Untuk itu sebuah kota memerlukan sistem transportasi untuk menunjang mobilitas masyarakatnya termasuk Kota Kediri. Karena Kota Kediri yang terletak di persimpangan antara beberapa wilayah kabupaten, hal tersebut membuat pemerintah Kota Kediri melalui Dinas Perhubungan Kota Kediri harus membuat sebuah rancangan sistem transportasi. Dimana sistem transportasi tersebut diharapkan dapat memberikan kemudahan akses bagi masyarakat Kota Kediri dan akses bagi daerah lain.

Penelitian ini mengangkat permasalahan tentang bagaimana dinas Perhubungan Kota Kediri menyelenggarakan sistem transportasi Kota Kediri dalam menyediakan sarana dan prasarana dalam menunjang aksesibilitas antar wilayah serta mengidentifikasi faktor apa saja yang menjadi pendorong dan penghambat dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan sistem transportasi

Dalam mengadakan penelitian, peneliti menggunakan beberapa teori seperti sistem transportasi, sistem jaringan transportasi, moda transportasi, konsep perencanaan transportasi, kemudian ditambahkan konsep aksesibilitas dimana aksesibilitas disini untuk mengetahui bagaimana tingkat aksesibilitas secara kualitatif.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan sekunder; teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi; instrumen yang digunakan dalam penelitian yaitu peneliti sendiri, pedoman wawancara, dan catatan lapangan; teknik analisis menggunakan analisis menurut Moleong yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil dari dilakukannya penelitian dapat dilihat bahwa dinas Perhubungan Kota Kediri sudah memiliki konsep sistem transportasi yaitu moda jalan, moda kereta api dan rute angkutan umum. Ketiganya merupakan bagian dari sistem transportasi darat karena Kota Kediri hanya menggunakan transportasi darat sebagai sistem transportasi utama.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa dinas Perhubungan Kota Kediri sudah cukup baik dengan sedikit catatan dalam menyelenggarakan sistem transportasi di Kota Kediri. Seperti peningkatan kualitas sarana dan prasana, menyediakan angkutan masal yang baik dan penggunaan teknologi sistem informasi. Diharapkan dengan itu dapat meningkatkan kualitas transportasi di Kota Kediri.

## SUMMARY

Frendy Puji Hermawan. 2014. **Kediri City's Transportation System in Order to Support Inter-Regional Accessibility (Studies In Kediri City's Transportation Departement)**. Minor Thesis. Public Administration Department of Brawijaya University, Malang. **Commision Advisor, 1) Drs. Heru Ribawanto, M.S. 2) Drs. Abdullah Said, M.Si.** 145 pages + xiii.

---

there is no doubt that transport is a vital requirement in which all activities use. A city that requires transportation system to support the mobility of society, including the town of Kediri. Because Kediri city located at the crossroads between several districts, it makes the Kediri city's government through the Department of Transportation should create a transportation system design. Where the transport system is expected to provide ease of access for the city of Kediri and access to other areas.

This study raises the issue of how the Transportation Department held a transportation system to provide facilities and infrastructure to support accessibility between regions and to identify factors that will be driving and inhibiting Transportation Department in the implementation of the transportation system in the city of Kediri

In undertaking the study, researchers used several theories such as the transportation system, transportation network system, modes of transportation, transportation planning concept, then the concept of accessibility, where accessibility is added here to find out what level of accessibility qualitatively.

This research uses descriptive study with qualitative approach. Data sources used were primary and secondary data; techniques of data collection by interview, observation, and documentation; instruments used in the researcher's own research, interview guides, and field notes; analysis using analytical techniques by Moleong of data reduction, presentation of data, and conclusion.

The results of the research done can be seen that the Transport department already has a transportation system concept that is, modes of road, rail modes and public transport routes. All three are part of a Ground Transportation system because it only uses ground transportation as the main transportation system in the city of Kediri.

Based on the research that has been done, it can be concluded that the Transportation department has been quite good with a little note in organizing the transportation system. Such as improving the quality of facilities and infrastructures, providing a good mass transit and use of information systems technology. It can be expected to improve the quality of transportation in the city of Kediri.

## KATA PENGANTAR



Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi berjudul **“Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam Rangka Menunjang Aksesibilitas antar Wilayah (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Kediri)”**.

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan atau dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
2. Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Brawijaya beserta seluruh staf.
3. Bapak Drs. Heru Ribawanto, M.S. selaku Dosen Pembimbing I yang telah dengan sabar memberikan petunjuk dan bimbingan dalam menyelesaikan skripsi ini.



4. Bapak Drs Drs. Abdullah Said, M.Si selaku Dosen Pembimbing II yang telah dengan penuh kesabaran memberikan petunjuk dan bimbingan dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Hari Edianto, S.Sos selaku Kepala Bidang Angkutan Penumpang dan Barang Dinas Perhubungan Kota Kediri, yang telah memberikan informasi dan data-data yang diperlukan dalam skripsi ini.
6. Bapak Bagus Hermawan, SE. selaku Kepala Seksi Angkutan Orang, yang telah memberikan informasi dan memberikan waktu untuk melakukan wawancara serta memberikan data-data yang diperlukan dalam skripsi ini.
7. Keluarga, teman-teman, dan semua pihak yang membantu saya ucapkan terima kasih sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 24 Februari 2014

Penulis

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>MOTTO</b> .....	ii
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	iii
<b>TANDA PENGESAHAN SKRIPSI</b> .....	iv
<b>PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI</b> .....	v
<b>RINGKASAN</b> .....	vi
<b>SUMMARY</b> .....	vii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penulisan .....	8
D. Kontribusi Penulisan .....	8
E. Sistematika Penulisan .....	9
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA</b>	
A. Administrasi Pembangunan .....	11
1. Pengertian Administrasi Pembangunan .....	11
B. Pengertian Sistem Transportasi .....	13
1. Pengertian Sistem .....	13
2. Pengertian Transportasi .....	16
3. Pengertian Sistem Transportasi .....	19
4. Sistem Jaringan Transportasi .....	24
5. Moda Transportasi .....	28
6. Konsep Perencanaan Transportasi .....	29
7. Konsep Aksesibilitas .....	39
C. Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) .....	43
1. Definisi Sistranas .....	43
2. Sasaran Sistranas .....	44
3. Tataran Transportasi .....	47
4. Jaringan Transportasi .....	50
5. Arah Perwujudan Sistranas .....	60
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis Penelitian .....	66

B. Fokus Penelitian .....	67
C. Lokasi dan Situs Penelitian .....	69
D. Sumber Data .....	69
E. Teknik Pengumpulan Data .....	70
F. Analisis Data .....	70
G. Keabsahan Data .....	72

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Hasil Penelitian .....	74
1. Gambaran Umum .....	74
2. Susunan Organisasi .....	75
3. Tugas dan Fungsi .....	76
4. Kota Kediri Dilihat Dari Berbagai Aspek .....	82
B. Penyajian Data Fokus .....	92
1. Sistem Transportasi di Kota Kediri .....	93
1.1 Moda Jalan .....	93
1.2 Moda Kereta Api .....	101
1.3 Rute Angkutan Umum .....	106
2. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Dinas Perhubungan dalam Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Kediri .....	113
2.1 Faktor Pendukung .....	113
2.2 Faktor Penghambat .....	115
C. Pembahasan .....	118
1. Sistem Transportasi di Kota Kediri .....	118
1.1 Moda Jalan .....	120
1.2 Moda Kereta Api .....	124
1.3 Rute Angkutan Umum .....	125
2. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Dinas Perhubungan dalam Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Kediri .....	128
2.1 Faktor Pendukung .....	130
2.2 Faktor Penghambat .....	131

#### **BAB V PENUTUP**

A. KESIMPULAN .....	134
B. SARAN.....	136

<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>138</b>
-----------------------------	------------



## DAFTAR TABEL

	<b>Halaman</b>
Tabel 1. Tingkat Aksesibilitas Secara Kualitatif .....	42
Tabel 2. Pembagian Wilayah administrasi .....	83
Tabel 3. Panjang Sungai di Kota Kediri .....	85
Tabel 4. Populasi Kota Kediri Tahun 2005 .....	86
Tabel 5. Tata Guna Lahan Tahun 2002 .....	87
Tabel 6. PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Kota Kediri Tahun 2004 .....	88
Tabel 7. Jumlah Perusahaan Industri dan Tenaga Kerja serta Nilai Produksi Kota Kediri Tahun 2005 .....	89
Tabel 8. Komoditi Produk Unggulan Kota Kediri Tahun 2005 .....	90
Tabel 9. Panjang Jalan Tahun 2004 – 2005 .....	94
Tabel 10. Jaringan Jalan Nasional .....	95
Tabel 11. Jaringan Jalan Propinsi .....	96
Tabel 12. Lokasi Lampu Lalu Lintas .....	98
Tabel 13. Daftar Terminal dan Sub Terminal .....	99
Tabel 14. Daftar Halte .....	100
Tabel 15. Jumlah Armada Bus .....	100
Tabel 16. Stasiun Kota Kediri .....	102
Tabel 17. Daftar Persilangan Kereta Api .....	104
Tabel 18. Jadwal Perjalanan Kereta Api Stasiun Kediri .....	105
Tabel 19. Rute Angkutan AKAP dan AKDP .....	106
Tabel 20. Rute Angkutan Kota .....	109
Tabel 21. Rute Angkutan Perbatasan .....	111

## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
Gambar 1. Karakteristik Sistem .....	16
Gambar 2. Sistem Transportasi Makro .....	20
Gambar 3. Sistem Perangkutan .....	24
Gambar 4. Bagan Alir Model/Konsep Perencanaan Transportasi 4 Tahap .....	32
Gambar 5. Struktur Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika .....	76
Gambar 6. Rambu Peringatan Perlintasan Kereta Api .....	103



DAFTAR LAMPIRAN

	<b>Halaman</b>
Lampiran 1. Surat Izin Penelitian pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Kediri .....	140
Lampiran 2. Peta Wilayah Kota Kediri dan sekitarnya .....	141
Lampiran 3. Peta Wilayah Kota Kediri .....	142
Lampiran 4. Peta Jaringan Jalan – Klas .....	143
Lampiran 5. Denah Terminal Tamanan Kota Kediri .....	144
Lampiran 6. Peta Rute angkutan AKAP .....	145
Lampiran 7. Peta Rute Angkutan AKDP .....	146
Lampiran 8. Peta Struktur Jaringan Layanan Angkutan Umum .....	147
Lampiran 9. Dokumentasi .....	148



## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Sistem transportasi timbul karena adanya pergerakan manusia dan barang. Pergerakan ini meningkat sejalan dengan semakin berkembangnya suatu kota. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan dimana pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang harus dilakukan setiap hari. Untuk melakukan suatu pergerakan dapat menggunakan moda transportasi maupun tanpa moda transportasi, dimana untuk pergerakan tanpa moda transportasi untuk jarak pendek sedangkan pergerakan dengan moda untuk jarak jauh. Pergerakan dengan moda transportasi tidak akan dapat bergerak apabila tidak dilalui jaringan transportasi yaitu jalan raya, jalan rel, lapangan terbang maupun pelabuhan laut. Pergerakan dengan moda transportasi akan lebih banyak dipengaruhi oleh pola sebaran tata guna lahan (Tamin, 2000:30).

Interaksi antara sistem kegiatan guna lahan dengan sistem jaringan (prasarana jalan) akan menghasilkan pergerakan manusia/barang dalam bentuk pergerakan kendaraan/orang. Pergerakan yang dihasilkan oleh daya tarik tata guna lahan cenderung meningkatkan produksi perjalanan dari satu daerah ke daerah lain. Pergerakan yang terus mengalami peningkatan maka permintaan akan kebutuhan sarana dan prasarana perangkutan juga akan meningkat.

Ketidakseimbangan antara peningkatan pergerakan dengan sarana dan prasarana perangkutan yang tersedia akan menimbulkan banyak masalah transportasi, seperti tingginya tingkat kemacetan, jumlah kecelakaan, polusi udara dan suara, pengaruh terhadap biaya/cost dan kehidupan sosial.

Sehubungan dengan masalah tersebut, maka tindakan pemecahan masalah transportasi kota ditekankan pada pembangunan prasarana transportasi, salah satunya pembangunan prasarana jalan yang akan banyak berperan dalam menunjang pembangunan/pertumbuhan ekonomi suatu daerah, mendorong terciptanya pemerataan pembangunan wilayah dan meningkatkan taraf hidup serta kesejahteraan masyarakat.

Menurut Tamin (2000:7) pada dasarnya prasarana transportasi mempunyai 2 (dua) peran utama yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan (di perkotaan) dan sebagai prasarana bagi pergerakan barang atau manusia yang timbul akibat adanya kegiatan suatu daerah. Tetapi dengan hanya mengandalkan penambahan prasarana jalan tidak akan dapat menyelesaikan permasalahan transportasi secara menyeluruh.

Kota yang merupakan pusat berlangsungnya berbagai aktivitas, baik untuk kegiatan ekonomi, sosial maupun berbagai aktivitas lainnya. Karena aktivitas tersebut tidak berlangsung di satu tempat saja, manusia melakukan perjalanan atau pergerakan. Dengan beragamnya aktivitas dan lokasi tempat berlangsungnya aktivitas tersebut maka kebutuhan akan pergerakan di perkotaan sangat tinggi. Sehingga diperlukan suatu sistem transportasi yang baik.

Keberhasilan pembangunan kota sangat dipengaruhi oleh peran sistem transportasi sebagai penunjang kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Oleh karena itu, pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah kota.

Perkembangan kota ke wilayah pinggiran yang sebagian besar penduduknya bekerja ke pusat kota menyebabkan tingkat pergerakan dan intensitas lalu lintas meningkat terutama di jalur-jalur utama yang menghubungkan daerah pinggiran dan pusat kota. Kepadatan lalu lintas akan semakin bertambah ketika jam-jam puncak pagi dan sore hari di saat pergerakan penduduk pinggiran berangkat-pulang bekerja di pusat kota.

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dari tahun ke tahun maka kebutuhan terhadap sarana transportasi dengan sendirinya juga semakin meningkat. Dilain pihak pertambahan jumlah sarana transportasi tidak dapat mengimbangi laju pertumbuhan penduduk. Selain jumlahnya tidak memadai sarana transportasi yang ada belum sepenuhnya dapat memberikan pelayanan yang memuaskan bagi para pengguna jasa transportasi. Dari hari ke hari tuntutan kebutuhan terhadap sarana transportasi yaitu angkutan yang cepat, murah, aman, dan nyaman juga makin berkembang.

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat dikategorikan menjadi dua yaitu pengangkutan orang atau pengangkutan peniunpang dan pengangkutan

barang. Pengangkutan orang dan barang dapat dilakukan secara terpisah dan dapat juga bergabung dalam satu sarana angkutan. Didalam peirangkutan terdapat lima unsur pokok yakni : (1) manusia, yang membutuhkan, (2) barang, yang dibutuhkan; (3) kendaraan, sebagai alat angkut; (4) jalan, sebagai prasarana angkutan dan (5) organisasi, yaitu pengelola angkutan (Warpani, 1990:4).

Dari segi pemilikan kendaraan, angkutan dapat dikategorikan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Konsep angkutan publik atau angkutan umum muncul karena tidak semua warga masyarakat memiliki kendaraan pribadi. Angkutan Umum Penumpang (AUP) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan utama keberadaan AUP adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Kebutuhan akan pelayanan angkutan penumpang pada daerah perkotaan, biasanya dilayani oleh angkutan kota.

Setijowarno dan Frazila (2001:211) menyebutkan angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu wilayah kota dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek yang tetap dan teratur. Menurut Tamin (2000:45), jaringan rute angkutan umum ditentukan oleh pola tata guna lahan. Adanya perubahan pada perkembangan kota maka diperlukan penyesuaian terhadap rute untuk menampung permintaan (demand) agar terjangkau oleh pelayanan umum.

Kota Kediri yang merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Timur yang mengalami perkembangan yang cukup dinamis. Dengan luas wilayah 63,40 km<sup>2</sup> Kota Kediri menjadi kota terbesar ketiga di Jawa Timur. Dengan jumlah penduduk sekitar 248.751 jiwa menjadikan Kota Kediri sebagai kota yang mempunyai iklim investasi yang kondusif.

Kota Kediri sendiri terletak sangat strategis dimana semua wilayahnya dikelilingi oleh beberapa kecamatan di lingkungan Kabupaten Kediri, selain itu menjadi wilayah lintasan beberapa kabupaten diantaranya Nganjuk, Tulungagung, Trenggalek, dan Blitar. Dengan melihat kondisi geografi tersebut, Kota Kediri menjadi pusat layanan tidak hanya untuk wilayahnya sendiri (internal) melainkan juga wilayah tetangga (eksternal) terutama wilayah Kabupaten Kediri yang berbatasan dengan Kota Kediri.

Dengan kata lain Kota Kediri sebagai simpul arus pergerakan barang dan penumpang. Dimana dalam perkembangannya pemerintah Kota Kediri harus menyediakan suatu rancangan rute yang baik guna menunjang mobilitas masyarakatnya. Namun juga harus menyediakan akses bagi daerah-daerah lain disekitar Kota Kediri. Dengan mempermudah akses ini diharapkan mampu meningkatkan perekonomian di Kota Kediri dan daerah-daerah di sekitar Kota Kediri.

Dengan mudahnya aksesibilitas maka diharapkan akan mampu menarik investor untuk membuka usaha di Kota Kediri. Di bidang ekonomi ini tidak dapat dipungkiri bahwa sarana dan prasarana transportasi sangat penting. diperlukan sarana untuk mendistribusikan output dari proses produksi

sehingga barang-barang yang dihasilkan dapat sampai ke konsumen tepat waktu. Bisa dibayangkan apabila kondisi jalan yang buruk maka akan menghambat proses distribusi. Dimana hal tersebut akan merugikan pihak produsen maupun konsumen.

Pentingnya transportasi di Kota Kediri ini tak lepas dari meningkatnya perekonomian Kota Kediri, dimana meningkatnya perekonomian ini juga disertai dengan pembangunan industri. Sebagai contoh Kota Kediri identik dengan kota rokok kretek. Terdapat pabrik rokok kretek PT Gudang Garam berdiri dan berkembang. Dengan areal seluas 250 hektar, pabrik rokok itu memperkerjakan sekitar 40.000 karyawan dan buruh. Selain itu Di Kota Kediri sendiri maju di bidang industri pengolahan, selain Gudang Garam terdapat juga pabrik pengalengan bekicot, pabrik pengalengan jagung muda dan sawi putih, industri kayu mebel, kusen dan saniter, serta industri makanan tahu.

Oleh sebab itu, Kota Kediri memerlukan sebuah sistem transportasi yang dapat mendukung kegiatan masyarakat. Disamping itu rencana transportasi ini nantinya tidak hanya berdampak pada perekonomian Kota Kediri saja, namun juga perekonomian daerah-daerah sekitar Kota Kediri. Sehingga dapat meningkatkan perekonomian Kota Kediri dan daerah-daerah yang berada di sekitar Kota Kediri.

Dengan demikian Kemampuan wilayah Kota Kediri untuk mengefisienkan pergerakan orang, barang dan jasa adalah komponen pembangunan ekonomi yang penting. Pemerintah Kota Kediri perlu

menyediakan akses transportasi yang baik, rute angkutan penumpang dan barang yang menghubungkan Kota Kediri dengan kota-kota lebih besar akan menunjang perkembangan Kota Kediri kearah yang lebih baik, terutama pembangunan ekonomi wilayah di Kota Kediri.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis merasa tertarik untuk mengangkat permasalahan ini dalam sebuah bentuk penelitian skripsi yang berjudul “**Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam Rangka Menunjang Aksesibilitas antar Wilayah (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Kediri)**”.

## **B. Rumusan Masalah**

Dalam perkembangan masyarakat perkotaan, aspek pola sirkulasi transportasi kota harus direncanakan dan diatur supaya tercipta keteraturan. Berdasarkan pokok-pokok pikiran diatas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana penyelenggaraan sistem transportasi Kota Kediri dalam menyediakan sarana dan prasarana dalam menunjang aksesibilitas antar wilayah?
2. Faktor-Faktor apa sajakah yang mempengaruhi Dinas Perhubungan dalam Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Kediri?

### C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui sistem transportasi Kota Kediri dalam menyediakan sarana dan prasarana transportasi dalam menunjang aksesibilitas antar wilayah.
2. Untuk mengetahui faktor apa sajakah yang menjadi pendorong dan penghambat Dinas Perhubungan dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri.

### D. Kontribusi Penelitian

Adapun manfaat yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis :
  - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi secara teoritis bagi dunia akademik untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan penyelenggaraan sistem transportasi dalam rangka menyediakan aksesibilitas antar wilayah.
  - b. Dapat digunakan sebagai bahan pustaka dan masukan dalam melakukan kegiatan penelitian serta studi lanjutan tentang kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan penyelenggaraan sistem transportasi.

## 2. Manfaat Praktis :

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan oleh pemerintah Kota Kediri sebagai bahan pertimbangan dan memberikan masukan dalam menjalankan tugas dan fungsinya berkaitan dengan kebijakan mengenai penyelenggaraan sistem transportasi dalam rangka menunjang aksesibilitas antar wilayah.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi mengenai kebijakan sistem transportasi di Kota Kediri, sehingga diharapkan sistem transportasi di Kota Kediri menjadi lebih baik.

## E. Sistematika Penulisan

Untuk menelusuri alur pikir dan pembahasan dalam penyusunan skripsi ini, maka sangat perlu untuk menentukan system pembahasan. Karena melalui system pembahasan ini maka diperoleh deskripsi mengenai garis besar isi dan pemikiran yang terkandung di dalamnya, serta lebih memudahkan di dalam memahami maksud penelitian ini. Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan

Berisi latar belakang masalah selanjutnya dibahas mengenai rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika pembahasan.

BAB II : Kajian Pustaka

Pada bab ini Menjelaskan konsep dasar mengenai apa yang menjadi landasan teori dari penelitian ini.

### **BAB III : Metode Penelitian**

Bab ini merupakan penjelasan mengenai metode penelitian yang digunakan, yang mencakup jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

### **BAB IV : Hasil dan Pembahasan**

Pada bab ini memuat hasil pengumpulan data dan pembahasan penelitian. Secara garis besar isi dari hasil penelitian tentang gambaran umum perusahaan, struktur organisasi. Seluruh data-data yang diperoleh peneliti.

### **BAB V : Penutup**

Berisikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan dan saran hasil penelitian diuraikan secara garis besar merupakan temuan pokok yang menjawab tujuan penelitian, baik yang bersifat substansial maupun metode teknis serta dikemukakan pula implementasi dari hasil pembahasan, dan harus bersesuaian dengan tujuan penelitian.

Sedangkan saran merupakan rekomendasi terhadap studi lanjutan dan kebijakan-kebijakan yang akan datang.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Administrasi Pembangunan

##### 1. Pengertian Administrasi Pembangunan

Sebelum memberikan definisi kerja dari administrasi pembangunan, Siagian (2003:4), memisahkan pokok pengertian dari administrasi pembangunan. Menurutnya administrasi pembangunan meliputi dua pengertian, yaitu administrasi dan pembangunan, dia mengemukakan bahwa :

“Administrasi adalah keseluruhan proses pelaksanaan daripada keputusan-keputusan yang telah diambil dan pelaksanaan itu pada umumnya ditentukan oleh dua orang manusia atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya”.

Dan mengenai pembangunan, Siagian mendefinisikan sebagai berikut:

“Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation-building*)”.

Dari definisi pembangunan menurut Siagian tersebut, maka jelas dapat kita lihat pokok-pokok ide yang tersurat, yaitu adanya suatu proses yang terus menerus, usaha yang dilakukan dengan perencanaan, orientasi pada perubahan yang signifikan dari keadaan sebelumnya, memiliki arah yang lebih modern dalam artian luas yang mencakup seluruh aspek

kehidupan berbangsa dan bernegara, memiliki tujuan utama untuk membina bangsa.

Definisi kerja (*working definition*) dari Administrasi Pembangunan menurut Siagian (2003:5) adalah seluruh usaha yang dilakukan oleh suatu masyarakat untuk memperbaiki tata kehidupannya sebagai suatu bangsa dalam berbagai aspek kehidupan bangsa tersebut dalam rangka usaha pencapaian tujuan yang telah ditentukan.

Namun sekedar perbandingan untuk dapat memberikan rumusan definisi mengenai administrasi pembangunan yang mudah diingat tanpa mengurangi unsur yang ada, ada baiknya apabila kita juga melihat pendapat dari para cendekia yang lain. Dari beberapa definisi tersebut terdapat kesamaan ide pokok, yaitu :

- a. Adanya suatu proses. Proses disini berarti suatu usaha yang dilakukan secara terus menerus.
- b. Adanya administrator, dalam hal ini adalah pemerintah atau negara.
- c. Adanya masyarakat. Perubahan dan Modernisasi. Yang maksudnya adalah keinginan perubahan kearah yang lebih baik yang multi dimensi, dari aspek ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan dan keamanan dan juga administrasi.

Berdasarkan uraian di atas, administrasi pembangunan merupakan administrasi publik yang diarahkan untuk mendukung proses pembangunan, dalam arti untuk keperluan keberhasilan pembangunan, yang meliputi administrasi untuk perencanaan, pembiayaan, pelaksanaan,

pengendalian, dan evaluasi. Lebih lanjut, administrasi pembangunan merupakan administrasi publik yang diarahkan untuk penyempurnaan administrasi negara agar berkemampuan mendukung proses pembangunan.

Dengan demikian, administrasi pembangunan lahir dan merupakan penyempurnaan dari administrasi publik untuk dapat diterapkan di negara berkembang. Selain itu, tujuan diterapkannya administrasi pembangunan adalah untuk mencapai kemajuan pembangunan suatu negara menuju modernisasi. Dapat dikatakan pula bahwa, administrasi publik adalah ditujukan bagi negara yang sudah maju, sedangkan administrasi pembangunan ditujukan untuk negara yang sedang berkembang.

## **B. Pengertian Sistem Transportasi**

### **1. Pengertian Sistem**

Terdapat dua kelompok pendekatan di dalam mendefinisikan sistem, yaitu yang menekankan pada prosedurnya dan yang menekankan pada komponen atau elemennya. Pengertian sistem menurut Jogiyanto (2005:1) yang lebih menekankan pada prosedurnya didefinisikan Suatu sistem adalah suatu jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan, berkumpul bersama-sama untuk melakukan suatu kegiatan atau menyelesaikan suatu sasaran yang tertentu.

Sedangkan pendekatan sistem yang merupakan jaringan kerja dari prosedur lebih menekankan urutan operasi di dalam sistem. Prosedur

(*procedure*) didefinisikan oleh Richard F. Neuschel yang disadur oleh Jogyanto (2005:1) mendefinisikan Prosedur adalah suatu urutan operasi klerikal (tulis-menulis) biasanya melibatkan beberapa orang di dalam satu atau lebih departemen, yang diterapkan untuk menjamin penanganan yang seragam dari transaksi-transaksi bisnis terjadi.

Dalam sebuah sistem mempunyai karakteristik yang tidak terpisahkan antara satu karakteristik dengan karakteristik yang lain.

Beberapa karakteristik tersebut antara lain :

a. Komponen (Components)

Suatu sistem memiliki sejumlah komponen yang saling berinteraksi, dimana setiap komponen akan membentuk satu kesatuan yang saling bekerja sama. Komponen sistem dapat berupa suatu yang merupakan bagian dari system yang lebih besar.

b. Batas Sistem (Boundary)

Merupakan daerah yang membatasi antara suatu sistem dengan sistem yang lain / lingkungan luar, dengan batasan ini kita dapat mengetahui ruang lingkup sistem.

c. Lingkungan Luar Sistem (Environment)

Apapun yang berada di luar batas dari sistem yang mempengaruhi operasi suatu sistem.

d. Penghubung Sistem (Interface)

Merupakan media penghubung antara satu subsistem dengan subsistem yang lainnya. Dengan penghubung ini akan mengalir data-data antara

subsistem dimana keluaran (output) dari satu subsistem akan menjadi masukan (input) untuk subsistem yang lain, sehingga antara satu subsistem dengan subsistem lainnya dapat berintegrasi membentuk satu kesatuan.

e. Masukan (Input)

Merupakan energi yang dimasukkan ke dalam sistem, dimana masukan ini dapat berupa masukan perawatan (maintenance input) dan masukan sinyal (signal input).

f. Maintenance input adalah energi yang dimasukkan supaya sistem tersebut dapat beroperasi. Signal input adalah energi yang diproses untuk didapatkan keluaran.

g. Keluaran (Output)

Merupakan hasil dari energi yang diolah dan diklasifikasikan menjadi keluaran yang berguna dan mampu menjadi masukan baru/informasi yang dibutuhkan.

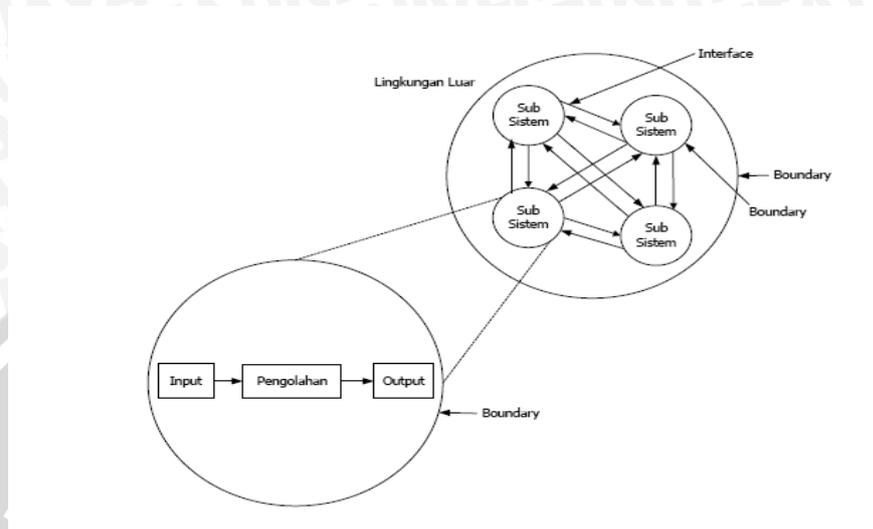
h. Pengolah (Process)

Suatu sistem pasti mempunyai pengolahan data masukan untuk diolah menjadi sebuah informasi.

i. Sasaran Sistem (Objectives)

Merupakan penentu dari tujuan untuk menentukan masukan yang dibutuhkan dan keluaran yang akan dihasilkan sebuah sistem.

Gambar 1 Karakteristik Sistem



Sumber : Jogiyanto, 2005

## 2. Pengertian Transportasi

Abdul Kadir (1991:7) mengartikan transportasi adalah pembawaan, dan pengangkutan barang atau orang, barang atau orang yang diangkut sehingga tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.

Secara umum pengertian transportasi menurut Abbas Salim (1997 : 25) sebagai berikut :

”Transportasi adalah rangkaian kegiatan memindahkan/mengangkut barang dari produsen sampai ke konsumen dengan menggunakan salah satu moda transportasi, yang dapat meliputi moda transportasi darat, laut/sungai maupun udara”.

Sedangkan menurut Blunden (dalam Warpani, 1990:4) pengertian transportasi adalah

“Kegiatan atau usaha memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dan usaha pemindahan ini hampir selalu menimbulkan lalu lintas sehingga lalu lintas merupakan suatu medium kegiatan akibat dari gabungan potensi guna lahan dan kemampuan transportasi”.

Pengertian transportasi di atas sama seperti yang dikemukakan

Menurut Morlok (1988:5) :

“transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Transportasi juga dapat diartikan sebagai usaha untuk memindahkan sesuatu dari satu lokasi ke lokasi yang lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu”.

Dengan demikian jika dirumuskan dalam definisi transportasi adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat muatan menuju ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Secara umum dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari satu tempat ke tempat yang lain, baik dengan atau tanpa sarana tertentu.

Menurut Warpani (2002:13) manfaat transportasi dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat, yang dapat dikelompokkan dalam beberapa segi, yaitu segi ekonomi, segi sosial dan segi politik.

#### a. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi, dan pertukaran “kekayaan” segala sesuatu yang bisa diperoleh dan

bergunasehingga tujuan kegiatan ekonmi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Transportasi adalah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografi orang maupun barang.

b. Manfaat Sosial

Manusia pada umumnya bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain, untuk kepentingan hubungan sosial ini transportasi sangat membantu dalam menyediakan kemudahan antara lain:

- 1) pelayanan untuk perorangan maupun kelompok,
- 2) pertukaran atau penyampaian informasi,
- 3) perjalanan untuk bersantai,
- 4) perluasan jangkauan perjalanan sosial,
- 5) pemendekan antara rumah dan tempat kerja, dan
- 6) bantuan dalam memperluas kota atau memencarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil.

c. Manfaat Politis

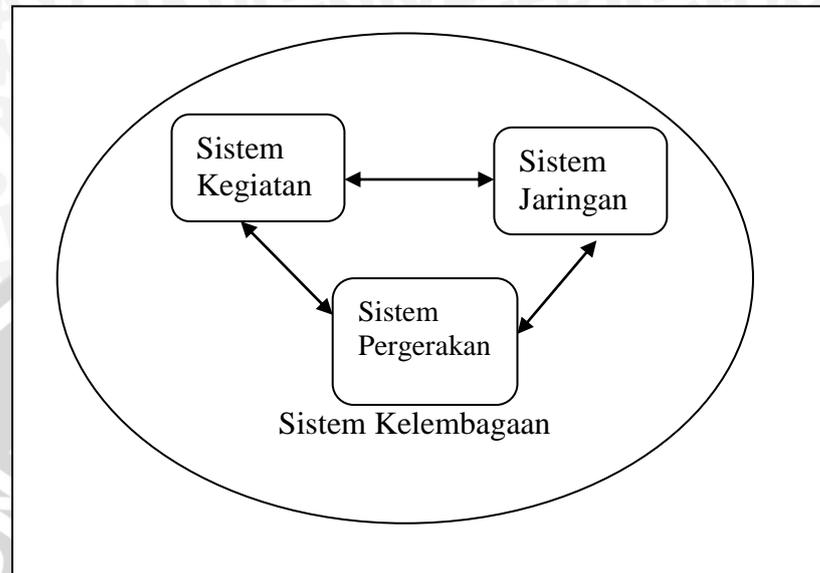
menyebutkan beberapa manfaat politis transportasi yang dapat beraku bagi negara manapun: Transportasi dapat menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.

Transportasi menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah negara. Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki mungkin sekali bergantung pada transportasi yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang. Sistem transportasi yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut dari daerah bencana.

### 3. Pengertian Sistem Transportasi

Sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain (Munawar, 2005:1). Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut.

Menurut Tamin (2000:27-28) sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi seperti terlihat pada gambar di bawah ini :

**Gambar 2 – Sistem Transportasi Makro**

Sumber : Ofyar Z. Tamin, 2000

Sistem transportasi makro tersebut terdiri dari :

1. Sistem Kegiatan
2. Sistem Jaringan Prasarana Transportasi
3. Sistem Pergerakan Lalu Lintas
4. Sistem Kelembagaan

Tamin Menjelaskan, pergerakan lalu lintas timbul karena ada proses pemenuhan kebutuhan, kita perlu bergerak karena kebutuhan kita tidak bisa terpenuhi di tempat kita berada, setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem mikro pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem

pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lainnya. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut.

Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan. Pergerakan berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut jelas membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem makro kedua yang di kenal dengan sistem jaringan yang meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus dan kereta api, bandara dan pelabuhan laut. Interaksi antar sistem kegiatan dan sistem jaringan yang menghasilkan pergerakan manusia dan barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan atau orang (pejalan kaki). yang aman, cepat, nyaman, murah dan handal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik.

Sedangkan sistem kelembagaan merupakan sistem yang terdiri dari instansi--instansi, kelompok, lembaga, individu yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dengan sistem mikro tersebut.

Yang dimaksud tata guna tanah (*land use*) adalah pengaturan penggunaan tanah. Dapat dikatakan, bahwa lahan berarti tanah yang sudah ada peruntukannya dan umumnya ada pemiliknya baik perorangan atau lembaga (Jayadinata, 1999 :10).

Dalam usaha memenuhi kebutuhan hidupnya, manusia akan terpaksa melakukan pergerakan (mobilisasi) dari tata guna lahan yang satu ke tata guna lahan lainnya, seperti dari pemukiman (perumahan) ke pasar (pertokoan). Agar mobilisasi manusia antar tata guna lahan ini terjamin kelancarannya, dikembangkanlah sistem transportasi yang sesuai dengan jarak, kondisi geografis, dan wilayah termaksud (Miro, 2005:15).

Kita menyadari, bahwa perencanaan transportasi untuk masa yang akan datang selalu dimulai dari perubahan dan perkembangan tata guna lahan. Oleh sebab itu, adalah penting mengetahui perencanaan tata guna lahan dalam merencanakan sistem angkutan. Kondisi demikian itu semakin menguatkan asumsi dasar perencanaan transportasi, yaitu bahwa kebutuhan akan transportasi berhubungan langsung dengan penyebaran dan intensitas petak (tata) guna lahan yang berlainan di dalam sebuah kota. Kecenderungan pola penyebaran tata guna lahan ini berindikasi pada pola aktivitas masyarakat dan menimbulkan jarak fisik antara suatu lokasi aktivitas dengan lokasi aktivitas lainnya. Dua elemen ini, pola penyebaran lokasi aktivitas masyarakat dan jarak fisik lokasi-lokasi tersebut, sangat potensial memberikan dorongan (stimulasi) timbulnya pergerakan (lalu lintas). *Volume* (kuantitas) arus pergerakan atau lalu lintas ini dihitung

sebagai jumlah kebutuhan akan jasa transportasi. Inti daripada perencanaan transportasi sebenarnya adalah menghitung dan meramalkan jumlah lalu lintas (jumlah akan kebutuhan transportasi). Jadi, hasil (produk) perencanaan transportasi sebenarnya adalah prediksi besaran jumlah lalu lintas orang, barang, atau kendaraan yang bergerak/berjalan pada masa yang akan datang/tahun rencana (Miro, 2005: 41-42).

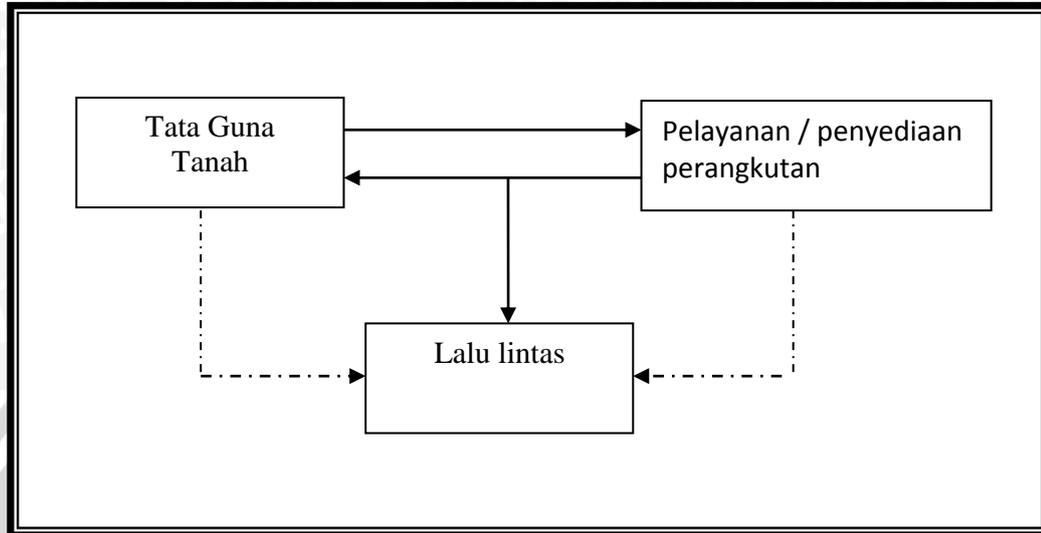
Dalam rangka memenuhi kebutuhannya, manusia melakukan perjalanan antar tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misalnya berjalan kaki atau naik bus). Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang (Tamin, 1997:50).

Blunden, (dalam Warpani, 1990 :56) mengatakan bahwa

“perangkutan dan tata guna lahan dalam kota seperti layaknya “ayam” dan “telur”, tidak dapat dikatakan siapa yang ada lebih dulu. Penentuan guna lahan melahirkan perangkutan, tetapi sebaliknya, pembangunan jalur angkutan (apalagi jalur jalan darat) dengan mudah dapat mengubah tata guna lahan yang ada”.

Perangkutan dan guna lahan adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Dalam hal ini ada hubungan timbal balik antara tata guna tanah dan pelayanan atau persediaan perangkutan (prasarana dan sarana), yang perwujudannya adalah pada kegiatan lalu lintas (Warpani, S., 1990:67). Ketiga komponen ini membentuk satu sistem.

**Gambar 3 - Sistem Perangkutan**



Sumber : Warpani 1990

Keterangan :

- Hubungan pangaruh
- - - - -> Umpan balik

#### 4. Sistem Jaringan Transportasi

Menurut Munawar (2005:15-16), Jaringan transportasi secara teknis terdiri atas:

1. Simpul (*node*), yang dapat berupa terminal, stasiun kereta api, bandara, pelabuhan.
2. Ruas (*link*), yang berupa jalan raya, jalan rel, rute angkutan udara, alur kepulauan Indonesia. Jaringan transportasi yang dominan berupa jaringan transportasi jalan. Dalam menata jaringan jalan perlu dikembangkan sistem hirarki jalan yang jelas dan didukung oleh

penataan ruang dan penggunaan lahan. Sistem jaringan jalan berdasarkan peranan dapat dibagi atas :

a. Jalan arteri, yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

- Jalan Arteri Primer

Jalan arteri primer menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua. Persyaratan jalan arteri primer adalah :

- Kecepatan rencana minimal 60 km/jam.
- Lebar jalan minimal 8 meter.
- Kapasitas lebih besar daripada volume lalulintas rata-rata.
- Lalulintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalulintas lokal dan kegiatan lokal.
- Jalan masuk dibatasi secara efisien.
- Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
- Tidak terputus walaupun memasuki kota.
- Persyaratan teknis jalan masuk ditetapkan oleh menteri.

- Jalan Arteri Sekunder

Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau kawasan sekunder

kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Berikut persyaratan jalan arteri sekunder :

- Kecepatan rencana minimal 30 km/jam.
- Lebar badan jalan minimal 8 meter.
- Kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalulintas rata-rata.
- Lalulintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalulintas lambat.
- Persimpangan dengan pengaturan tertentu, tidak mengurangi kecepatan dan kapasitas jalan.

b. Jalan kolektor, yang melayani angkutan penumpang / pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- Jalan Kolektor Primer

Jalan kolektor primer menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga. Persyaratan jalan kolektor primer adalah :

- Kecepatan rencana minimal 40 km/jam.
- Lebar jalan minimal 7 meter.
- Kapasitas sama dengan atau lebih besar daripada volume lalulintas rata-rata.
- Jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
- Tidak terputus walaupun memasuki kota.

- Jalan Kolektor Sekunder

Jalan kolektor sekunder merupakan menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Berikut persyaratan jalan kolektor sekunder :

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam.
- Lebar badan jalan minimal 7 meter.

c. Jalan lokal, yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

- Jalan Lokal Primer

Jalan lokal primer menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan di bawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil atau di bawah kota jenjang ketiga sampai persil. Persyaratan jalan lokal primer adalah :

- Kecepatan rencana minimal 20 km/jam.
- Lebar jalan minimal 6 meter.
- Tidak terputus walaupun melewati desa.

- Jalan Lokal Sekunder

Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder ketiga dengan kawasan perumahan dan seterusnya. Berikut persyaratan jalan lokal sekunder :

- Kecepatan rencana minimal 10 km/jam.
- Lebar badan jalan minimal 5 meter.
- Persyaratan teknik diperuntukkan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih.
- Lebar badan jalan tidak diperuntukan bagi kendaraan beroda tiga atau lebih, minimal 3,5 meter.

## 5. Moda Transportasi

Moda secara umum adalah pengelompokan berbagai jenis transportasi dengan memperhatikan medium (tempat berjalan) serta kesamaan sifat-sifat fisiknya. Dengan adanya pengelompokan dengan memperhatikan mediumnya maka akan diperoleh moda darat, air, dan udara. Setiap moda juga dapat dipisahkan lagi, untuk moda darat dibagi lagi menjadi transportasi jalan raya, transportasi rel, transportasi pipa dan transportasi gantung. Moda air juga dibagi menjadi angkutan umum dan cargo, begitu juga moda udara dibagi menjadi penerbangan umum dan komersial.

Kemudian Miro (2012:32) menjelaskan moda transportasi sebagai teknik atau cara pindah seseorang atau barang dari titik asal ke titik tujuan. Teknik atau cara cara pindah itulah yang merupakan moda atau media transportasi.

Seperti pemilihan moda, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, dan termurah, dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik (Tamin, 1997:65).

#### **6. Konsep Perencanaan Transportasi**

Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai dengan saat ini, yang paling populer adalah “Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap”. Model perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa seri sub model yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan (Tamin, 2000:59)

Konsep perencanaan transportasi yang populer saat ini yaitu model perencanaan transportasi empat tahap (Tamin, 2000:61). Model perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa seri sub model yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. Sub model tersebut adalah

- a. Model Bangkitan Pergerakan (*Trip Generation Models*), yaitu pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang berasal (meninggalkan) dari suatu zona/kawasan/petak lahan dan

- jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang/tertarik (menuju) ke suatu zona/kawasan/petak lahan pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu.
- b. Model Sebaran Pergerakan (*Trip Distribution Models*), yaitu pemodelan yang memperlihatkan jumlah (banyaknya) perjalanan/yang bemula dari suatu zona asal yang menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya jumlah (banyaknya) perjalanan/yang datang mengumpul ke suatu zona tujuan yang tadinya berasal dari sejumlah zona asal.
  - c. Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice models*), yaitu pemodelan atau tahapan proses perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah (dalam arti proporsi) orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu pula.
  - d. Model Pemilihan Rute (*Trip Assignment Models*), yaitu pemodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang memilih berbagai rute dan lalu lintas yang menghubungkan jaringan transportasi tersebut.

Dari beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang saat ini, yang paling populer adalah Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap diatas. Model tersebut merupakan gabungan dari beberapa seri sub model yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. Sub model tersebut adalah aksesibilitas, bangkitan dan tarikan pergerakan, sebaran pergerakan, pemilihan moda, pemilihan rute dan arus lalu lintas dinamis. Konsep ke dua sampai ke lima

merupakan bagian utama model tersebut, yang harus dilakukan secara berurutan.

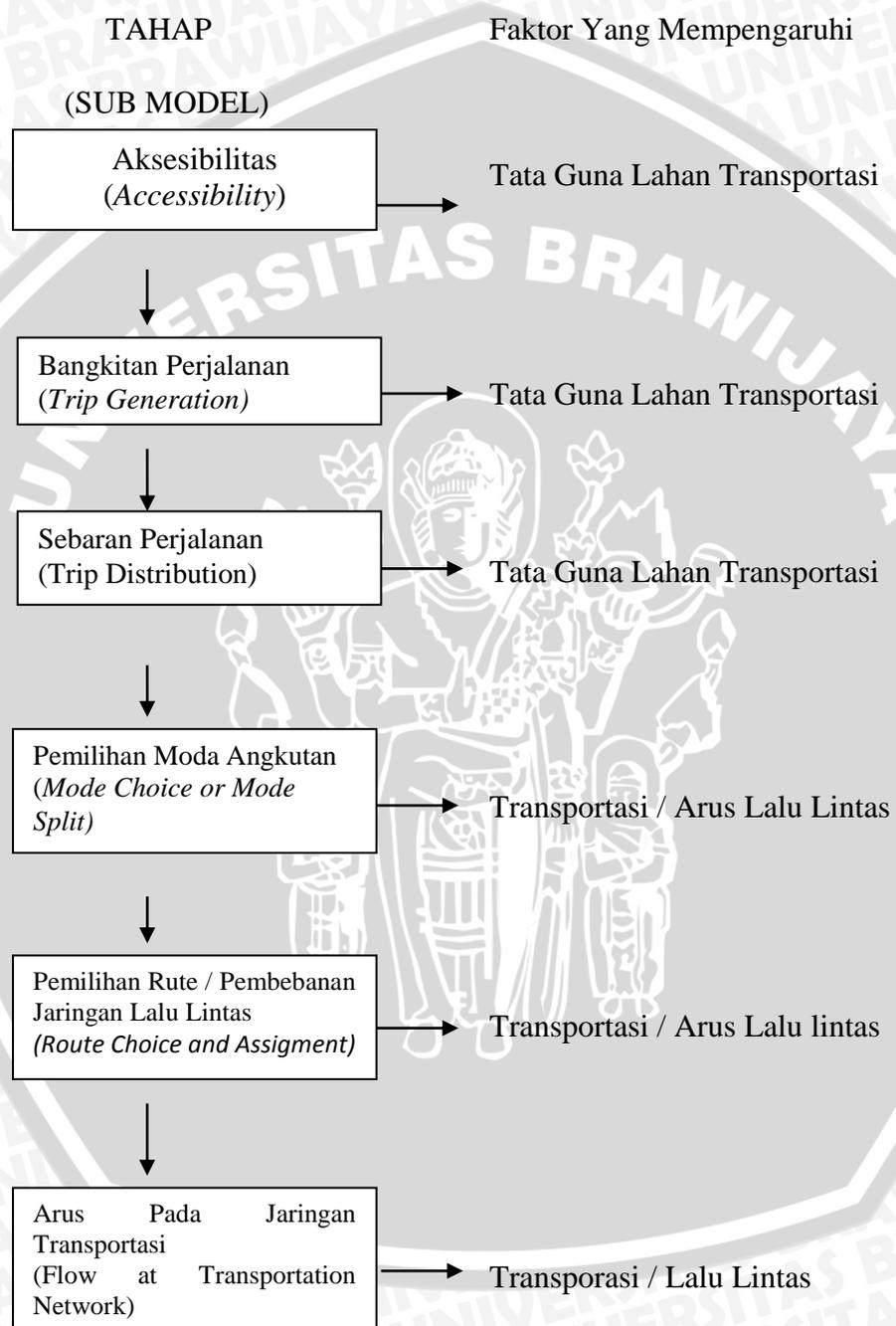
Pertama, bangkitan dan tarikan pergerakan, mengukur frekuensi perjalanan yang dikembangkan sebagai kecenderungan melakukan perjalanan. Perjalanan direpresentasikan sebagai *trip ends*, *productions* dan *attractions*, yang diestimasi secara terpisah. Kedua, sebaran pergerakan, bangkitan perjalanan didistribusikan menyesuaikan dengan distribusi tarikan perjalanan dan untuk merefleksikan hambatan perjalanan (waktu dan/atau uang), sebagai tabel perjalanan dari permintaan perjalanan orang. Berikutnya di pemilihan moda, matrik perjalanan direfleksikan dalam proporsi perjalanan menggunakan beberapa alternatif moda. Terakhir pilihan rute, matrik perjalanan menggunakan suatu moda di bebaskan ke jaringan moda tertentu.

Jenis pemodelan empat tahap ini sangat kompleks, membutuhkan banyak data dan waktu lama dalam proses pengembangan dan pengkalibrasiannya. Akan tetapi, model ini dapat disederhanakan agar memenuhi kebutuhan perencanaan transportasi di daerah yang mempunyai keterbatasan waktu dan biaya.

Adapun bagan alir Perencanaan Transportasi Empat Tahap tersebut dapat digambarkan sebagai berikut

**Gambar 4 - Bagan Alir Model/Konsep Perencanaan Transportasi 4**

**Tahap**



## Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Warpani (1990:107) menjelaskan mengenai bangkitan lalu lintas sebagai berikut:

“Bangkitan lalu lintas adalah banyaknya lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu zona atau daerah per satuan waktu. Jumlah lalu lintas bergantung pada kegiatan kota, karena penyebab lalu lintas ialah adanya kebutuhan manusia untuk melakukan kegiatan berhubungan dan mengangkut barang kebutuhannya”.

Penelaahan bangkitan lalu lintas ini adalah bagian yang amat penting dalam proses perencanaan perangkutan. Dengan mengetahui bangkitan lalu lintas, maka jumlah perjalanan tiap zona pada masa yang datang dapat diperkirakan. Bangkitan perjalanan dapat diartikan sebagai banyaknya jumlah perjalanan / pergerakan / lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu zona (kawasan) per satuan waktu (per detik, menit, jam, hari, minggu, dan seterusnya). Dari pengertian tersebut, maka bangkitan perjalanan merupakan tahap pemodelan transportasi yang bertugas untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang berasal (meninggalkan) dari suatu zona / kawasan / petak lahan dan jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang / tertarik (menuju) ke suatu zona / kawasan / petak lahan pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu (Miro, 2005:65).

Dalam prosesnya, bangkitan perjalanan ini dianalisis secara terpisah menjadi 2 bagian, yaitu :

1. Produksi Perjalanan / Perjalanan yang dihasilkan (Trip Production)

Merupakan banyaknya perjalanan yang dihasilkan zona asal, dengan lain

pengertian merupakan perjalanan / pergerakan / arus lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi tata guna lahan / zona / kawasan.

2. Penarik Perjalanan / Perjalanan yang tertarik (*Trip Attraction*) Merupakan banyaknya perjalanan yang tertarik ke zona tujuan (perjalanan yang menuju), dengan lain pengertian merupakan perjalanan / pergerakan / lalu lintas yang menuju atau datang ke suatu lokasi tata guna lahan / zona / kawasan.

Bangkitan pergerakan adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas (Tamin, 1997:60). Bangkitan lalu lintas ini mencakup :

- Lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi
- Lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi

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

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

Sebaran perjalanan (*trip distribution*) adalah bagian dari proses perencanaan 4 tahap, yakni kelanjutan (pengembangan) dari tahap bangkitan perjalanan (*trip generation*). Sebaran perjalanan merupakan jumlah (banyaknya) perjalanan / yang bermula dari suatu zona asal yang menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya jumlah (banyaknya) perjalanan yang

datang mengumpul ke suatu zona tujuan yang tadinya berasal dari sejumlah zona asal (Miro, 2005:89).

Sebaran pergerakan merupakan salah satu tahap yang menghubungkan interaksi antara tata guna lahan, jaringan transportasi, dan arus lalu lintas. Pola spasial arus lalu lintas adalah fungsi dari tata guna lahan dan sistem jaringan transportasi. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas, dan pemisahan ruang, interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan / barang. Contohnya : pergerakan dari rumah (permukiman) ke tempat bekerja (kantor, industri) yang terjadi setiap hari (Tamin, 1997:62-63).

#### Transportasi Tolok Ukur Interaksi antar Wilayah

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain. Demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki kelebihan dibanding yang lain sehingga wilayah tersebut memiliki beberapa fasilitas yang mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk memperoleh kebutuhan yang diperlukan.

Morlok (1988:15) mengemukakan bahwa :

“akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum”.

Dalam menyelenggarakan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut permukiman yang terbentuk dari unsur-unsur *working, opportunities, circulation, housing, recreation, and other living facilities* (Sabari Yunus:1987).

Unsur *circulation* adalah jaringan transportasi dan komunikasi yang ada dalam permukiman. Sistem transportasi dan komunikasi meliputi sistem internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas sistem jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Jenis yang kedua membahas keadaan kualitas dan kuantitas jaringan yang menghubungkan permukiman satu dengan permukiman lainnya di dalam satu kesatuan permukiman.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (*network*) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu

sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik.

Hurst (1974:90) juga mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah.

Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani.

Transportasi juga berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak diantara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak waktu maupun jarak geografis. Jarak waktu timbul karena barang yang dihasilkan hari ini mungkin belum dipergunakan sampai besok. Jarak atau

kesenjangan ini dijumpai melalui proses penggudangan dengan teknik tertentu untuk mencegah kerusakan barang yang bersangkutan.

Transportasi erat sekali dengan penggudangan atau penyimpanan karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan menyebabkan barang dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain sehingga bisa dipergunakan di tempat barang itu tidak didapatkan. Dengan demikian menciptakan manfaat tempat. Penyimpanan atau penggudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dengan waktu dibutuhkan dan ini berarti memberi manfaat waktu. Pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis.

Perbedaan sumberdaya yang ada di suatu daerah dengan daerah lain mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas sehingga dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam proses mobilitas inilah transportasi memiliki peranan yang penting untuk memudahkan dan memperlancar proses mobilitas tersebut. Proses mobilitas ini tidak hanya sebatas oleh manusia saja, tetapi juga barang dan jasa. Dengan demikian nantinya interaksi antar daerah akan lebih mudah dan dapat mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

Transportasi merupakan penghubung utama antara dua daerah yang sedang berinteraksi dalam pembangunan. Tanpa adanya jaringan transportasi tidak mungkin pembangunan dapat diperkenalkan ke luar

daerah. Jalan merupakan akses transportasi dari suatu wilayah menuju ke wilayah.

Aktivitas penduduk yang meningkat perlu dijadikan perhatian dalam merumuskan kebijakan di bidang transportasi karena manusia senantiasa memerlukan transportasi. Hal ini merupakan sesuatu hal yang merupakan ketergantungan sumberdaya antar tempat. Hal ini menyebabkan proses interaksi antar wilayah yang tercermin pada fasilitas transportasi. Transportasi merupakan tolok ukur interaksi antar wilayah.

## 7. Konsep Aksesibilitas

Bambang sutantono (2004:1) menyatakan bahwa aksesibilitas adalah hak atas akses yang merupakan layanan kebutuhan melakukan perjalanan yang mendasar. Dalam hal ini aksesibilitas harus disediakan oleh pemerintah terlepas dari digunakannya moda transportasi yang disediakan tersebut oleh masyarakat.

Kemudian Bambang Susantono (2004:24) menambahkan bahwa

“Aksesibilitas merupakan suatu ukuran potensial atau kemudahan orang untuk mencapai tujuan dalam suatu perjalanan. Karakteristik sistem transportasi ditentukan oleh aksesibilitas. Aksesibilitas memberikan pengaruh pada beberapa lokasi kegiatan atau tata guna lahan. Lokasi kegiatan juga memberikan pengaruh pada pola perjalanan untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Pola perjalanan ini kemudian mempengaruhi jaringan transportasi dan akan pula memberikan pengaruh pada sistem transportasi secara keseluruhan.”

*Blunden* dan *Black* (1984) seperti dikutip *Tamin* (1997: 52) menyatakan bahwa

“Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan ‘mudah’ atau ‘susah’ nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.”

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat itu tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat itu sangat berjauhan, aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen).

Akan tetapi, peruntukan lahan tertentu seperti bandara, lokasinya tidak bisa sembarangan dan biasanya terletak jauh di luar kota. Dikatakan aksesibilitas ke bandara tersebut pasti selalu rendah karena letaknya yang jauh di luar kota. Namun, meskipun letaknya jauh, aksesibilitas ke bandara dapat ditingkatkan dengan menyediakan sistem jaringan transportasi yang dapat dilalui dengan kecepatan tinggi sehingga waktu tempuhnya menjadi pendek. Oleh sebab itu, penggunaan ‘jarak’ sebagai ukuran aksesibilitas mulai diragukan orang dan mulai dirasakan bahwa penggunaan ‘waktu tempuh’ merupakan kinerja yang lebih baik dibandingkan dengan ‘jarak’ dalam menyatakan aksesibilitas.

Beberapa jenis tata guna lahan mungkin tersebar secara meluas (perumahan) dan jenis lainnya mungkin berkelompok (pusat pertokoan). Beberapa jenis tata guna lahan mungkin ada di satu atau dua lokasi saja

dalam suatu kota seperti rumah sakit dan bandara. Dari sisi jaringan transportasi, kualitas pelayanan transportasi pasti juga berbeda-beda; sistem jaringan transportasi di suatu daerah mungkin lebih baik dibandingkan dengan daerah lainnya baik dari segi kuantitas (kapasitas) maupun kualitas (frekuensi dan pelayanan). Contohnya, pelayanan angkutan umum biasanya lebih baik di pusat perkotaan dan beberapa jalan utama transportasi dibandingkan dengan di daerah pinggiran kota.

Aksesibilitas dihitung berdasarkan jumlah waktu dan jarak yang dibutuhkan oleh seseorang dalam menempuh perjalanan antara tempat-tempat dimana dia bertempat tinggal dan dimana fungsi-fungsi fasilitas berada (Rondinelli, 1985 dalam Koestoer, 1997:69) Dengan dua kelompok faktor, yakni faktor jarak di satu pihak dan kelompok empat faktor yaitu waktu tempuh, biaya perjalanan, intensitas guna lahan, faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan, maka tingkat aksesibilitas dapat ditampilkan secara kualitatif (secara mutu) dan secara kuantitatif (secara terukur).

Untuk melihat tingkat aksesibilitas secara kualitatif, faktor jarak secara bersama-sama mempengaruhi akses dengan kelompok faktor 1 s.d. 4, yang kita kelompokkan berupa faktor kondisi transportasi. Adapun faktor jarak ditimbulkan oleh pengaturan tata guna lahan (Miro, 2005: 21).

**Tabel 1 – Tingkat Aksesibilitas Secara Kualitatif**

JARAK \ KONDISI TRANSPORTASI	DEKAT	JAUH
Sangat Baik	Aksesibilitas Tinggi ( <i>High Accessibility</i> )	Aksesibilitas Sedang ( <i>Medium Accessibility</i> )
Sangat Jelek	Aksesibilitas Sedang ( <i>Medium Accessibility</i> )	Aksesibilitas Rendah ( <i>Low Accessibility</i> )

**Klasifikasi Berbagai Tingkat Aksesibilitas Secara Kualitatif**

Daya hubung suatu tempat merupakan hal yang patut mendapat perhatian dalam hubungan antar zona. Daya hubung (akses) adalah ukuran yang menunjukkan kemampuan suatu tempat untuk melakukan hubungan dengan tempat lain dalam tata ruang kegiatan. Blunden (1971) menganalogikan daya hubung suatu guna lahan sebagai kemampuan perangkutan, yang dapat ditunjukkan dengan jarak geografi, waktu tempuh, atau biaya antara tempat asal dan tujuan. Pengertian tentang daya hubung ini akan menjadi dasar penilaian atas guna lahan (Warpani 1990: 104-105).

## C. Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)

### 1. Definisi Sistranas

Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Sesuai dengan perannya sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan-keamanan, Sistranas mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai unsur penunjang dan pendorong. Sebagai unsur penunjang, Sistranas berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan sektor lain, sekaligus juga berfungsi ikut menggerakkan dinamika pembangunan nasional serta sebagai industri jasa yang dapat memberikan nilai tambah. Sebagai unsur pendorong, Sistranas berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah terisolasi dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

## 2. Sasaran Sistranas

Sasaran Sistranas adalah terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

Selamat, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau barang.

- a. Aksesibilitas tinggi, dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara panjang dan kapasitas jaringan transportasi dengan luas wilayah yang dilayani.
- b. Terpadu, dalam arti terwujudnya keterpaduan intramoda dan antarmoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan, yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.
- c. Kapasitas mencukupi, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa.

Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

- d. Teratur, dalam arti pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan jumlah sarana transportasi berjadwal terhadap seluruh sarana transportasi yang beroperasi.
- e. Lancar dan cepat, dalam arti terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan per satuan waktu.
- f. Mudah dicapai, dalam arti bahwa pelayanan menuju kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan mudah dicapai oleh pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapatkan tiket, dan kemudahan alih kendaraan. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain melalui indikator waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal perjalanan ke sarana transportasi atau sebaliknya.
- g. Tepat waktu, dalam arti bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun kedatangan, sehingga masyarakat dapat merencanakan perjalanan dengan pasti. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan jumlah pemberangkatan dan kedatangan

yang tepat waktu terhadap jumlah sarana transportasi berangkat dan datang.

- h. Nyaman, dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.
- i. Tarif terjangkau, dalam arti terwujudnya penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.
- j. Tertib, dalam arti pengoperasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma atau nilai-nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.
- k. Aman, dalam arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

1. Polusi rendah, dalam arti polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, maupun polusi getaran serendah mungkin. Keadaan ini dapat diukur antara lain dengan perbandingan antara tingkat polusi yang terjadi terhadap ambang batas polusi yang telah ditetapkan.
- m. Efisien, dalam arti mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, operator, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang dan tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

### 3. Tataran Transportasi

Sistranas diwujudkan dalam tiga tataran, yaitu tataran transportasi nasional (Tatranas), tataran transportasi wilayah (Tatrawil), dan tataran transportasi lokal (Tatralok).

#### a. Tatranas

Tatranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, yang saling berinteraksi dengan dukungan

perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota nasional, dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

**b. Tatravil**

Tatravil adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

**c. Tatalok**

Tatalok adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antarsimpul atau kota lokal, dan dari simpul atau

kota lokal ke simpul atau kota wilayah, dan simpul atau kota nasional terdekat atau sebaliknya, serta dalam kawasan perkotaan dan perdesaan.

Kota Nasional adalah kota-kota pusat pemerintahan, kota-kota pintu gerbang nasional, kota-kota pusat kegiatan ekonomi nasional, dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap kegiatan nasional, yang memenuhi kriteria Pusat Kegiatan Nasional. Simpul transportasi nasional adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat nasional, atau antarprovinsi dan atau antarnegara.

Kota Wilayah adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kabupaten dalam satu provinsi, kota gerbang wilayah, kota-kota pusat kegiatan ekonomi wilayah dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan wilayah provinsi, yang memenuhi kriteria PKW. Simpul transportasi wilayah adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat wilayah atau antarkabupaten/kota dan regional. Kota Lokal adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kecamatan dalam satu kabupaten, kota gerbang lokal, kota-kota pusat kegiatan ekonomi lokal dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan kabupaten/ kota, yang memenuhi kriteria PKL. Simpul transportasi lokal adalah simpul yang melayani pergerakan yang bersifat lokal atau dalam kabupaten/kota serta kecamatan / perdesaan.

#### 4. Jaringan Transportasi

##### a. Transportasi Jalan

##### 1) Jaringan Pelayanan

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dikelompokkan menurut wilayah pelayanan, operasi pelayanan, dan perannya.

Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri dari angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan kota, angkutan perdesaan, angkutan perbatasan, angkutan khusus, angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan lingkungan.

Menurut sifat operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum di atas dapat dilaksanakan dalam trayek dan tidak dalam trayek.

Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek yaitu

- a) Angkutan lintas batas negara, angkutan dari satu kota ke kota lain yang melewati lintas batas negara dengan menggunakan mobil bus umum yang terkait dalam trayek;
- b) Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antardaerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;

- c) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek;
- d) Angkutan kota, angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek;
- e) Angkutan perdesaan, angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek;
- f) Angkutan perbatasan, angkutan kota atau angkutan perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada kabupaten atau kota lainnya baik yang melalui satu provinsi maupun lebih dari satu provinsi;
- g) Angkutan khusus, angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antarjemput penumpang umum, antarjemput karyawan, permukiman, dan simpul yang berbeda.

Sedangkan untuk angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek yaitu :

- 1) Angkutan taksi, angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas;
- 2) Angkutan sewa, angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas;
- 3) Angkutan pariwisata, angkutan dengan menggunakan bis umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain di luar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya;
- 4) Angkutan lingkungan, angkutan dengan menggunakan mobil penumpang yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu.

Pelayanan angkutan barang dengan kendaraan umum tidak dibatasi wilayah pelayanannya. Demi keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dapat ditetapkan jaringan lintas untuk mobil barang tertentu, baik kendaraan umum maupun kendaraan bukan umum. Dengan ditetapkan jaringan lintas untuk mobil barang yang bersangkutan,

maka mobil barang dimaksud hanya diijinkan melalui lintasannya, misalnya mobil barang pengangkut petikemas, mobil barang pengangkut bahan berbahaya dan beracun, dan mobil barang pengangkut alat berat.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi jalan terdiri dari simpul yang berwujud terminal penumpang dan terminal barang, dan ruang lalu lintas. Terminal penumpang menurut wilayah pelayanannya dikelompokkan menjadi:

- a) terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota antarprovinsi, antarkota dalam provinsi, angkutan kota, dan angkutan perdesaan;
- b) terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan kota, dan angkutan perdesaan;
- c) terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan perdesaan.

Selanjutnya masing-masing tipe tersebut dapat dibagi dalam beberapa kelas sesuai dengan kapasitas terminal dan volume kendaraan umum yang dilayani. Terminal barang dapat pula dikelompokkan menurut fungsi pelayanan penyebaran/distribusi menjadi :

- a) Terminal utama, berfungsi melayani penyebaran antarpusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional, serta perpindahan antarmoda;
- b) Terminal penumpang, berfungsi melayani penyebaran antarpusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah;
- c) Terminal lokal, berfungsi melayani penyebaran antarpusat kegiatan lokal.

Jaringan jalan terdiri atas jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Jaringan jalan primer, merupakan jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sedangkan Jaringan jalan sekunder, merupakan jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Berdasarkan sifat dan pergerakan lalu lintas dan angkutan jalan, jalan umum dibedakan atas fungsi jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan. Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan

jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah. Pembagian setiap ruas jalan pada jaringan jalan primer terdiri dari :

- a) jalan arteri primer, menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional, atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah;
- b) jalan kolektor primer, menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan wilayah, atau menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal;
- c) jalan lokal primer, menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan atau pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lokal, pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, dan antarpusat kegiatan lingkungan.
- d) jalan lingkungan primer, menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan.

Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, atau antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan PKL, antar-PKL, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Jalan dibagi dalam beberapa kelas didasarkan pada kebutuhan transportasi, pemilihan moda transportasi yang sesuai karakteristik masing-masing moda, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, muatan sumbu terberat kendaraan bermotor, serta konstruksi jalan. Pembagian kelas jalan dimaksud, meliputi jalan kelas I, kelas II, kelas III A, kelas III B, dan kelas III C.

Dilihat dari aspek pengusahaannya, jalan umum dikelompokkan menjadi jalan tol yang kepada pemakainya dikenakan pungutan dan merupakan alternatif dari jalan umum yang ada, dan jalan bukan tol.

## **b. Transportasi Kereta Api**

### **1) Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi kereta api dibedakan menjadi jaringan pelayanan transportasi kereta api antarkota dan perkotaan.

Jaringan pelayanan angkutan antarkota terdiri atas:

- a) lintas utama berfungsi melayani angkutan jarak jauh atau sedang yang menghubungkan antar stasiun, dan berfungsi sebagai pengumpul yang ditetapkan untuk melayani lintas utama;
- b) lintas cabang berfungsi melayani angkutan jarak sedang atau dekat yang menghubungkan antara stasiun yang berfungsi

sebagai pengumpan dengan stasiun yang berfungsi sebagai pengumpul atau antarstasiun yang berfungsi sebagai pengumpan yang ditetapkan untuk melayani lintas cabang.

Menurut sifat barang yang diangkut, pengangkutan barang dengan kereta api dikelompokkan menjadi:

- a) angkutan barang dengan cara umum: pelayanan angkutan untuk berbagai jenis barang yang dilayani dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi dengan syarat-syarat umum angkutan barang;
- b) angkutan barang dengan cara khusus: pelayanan angkutan hanya untuk sejenis komoditi tertentu dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi dengan syarat-syarat khusus, seperti angkutan pupuk, minyak, batu bara, hewan dan lain sebagainya.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana transportasi kereta api terdiri dari simpul yang berwujud stasiun, dan ruang lalu lintas. Stasiun mempunyai fungsi yang sama dengan simpul moda transportasi lainnya yaitu sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, memuat dan membongkar barang, mengatur perjalanan kereta api, serta perpindahan intramoda dan atau antarmoda. Stasiun dapat dikelompokkan menurut:

- a) Fungsinya, dapat dibedakan menjadi stasiun penumpang dan stasiun barang. Stasiun penumpang pada umumnya dapat juga

berfungsi untuk melayani angkutan barang namun bersifat terbatas, sedangkan stasiun barang hanya khusus melayani angkutan barang. Stasiun tersebut dapat dibagi menjadi stasiun pengumpul dan pengumpan serta dalam beberapa kelas sesuai dengan lokasi kebutuhan operasional, dan pengusahaannya.

- b) Pengelolaannya, dikelompokkan menjadi stasiun umum dan stasiun khusus. Stasiun umum adalah stasiun yang digunakan untuk melayani kepentingan umum baik untuk angkutan penumpang maupun barang, sedangkan stasiun khusus adalah stasiun yang dimiliki/dikuasai badan usaha tertentu yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan yang bersangkutan.

Ruang lalu lintas pada transportasi kereta api berupa jalur kereta api yang diperuntukkan bagi gerak lokomotif, kereta dan gerbong. Jalur kereta api dimaksud

dapat dikelompokkan menurut kepemilikan dan penyelenggaraannya. Menurut kepemilikan dan penyelenggaraannya, jalur kereta api dikelompokkan menjadi jalur kereta api umum dan jalur kereta api khusus. Jalur kereta api umum adalah jalur kereta api yang digunakan untuk melayani kepentingan umum baik untuk angkutan penumpang maupun barang, sedangkan jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk kepentingan sendiri.

## 5. Arah Perwujudan SISTRANAS

Sistranas merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman yang dijadikan sebagai pedoman penyusunan peraturan pembangunan transportasi jangka menengah dan jangka panjang agar dapat menghasilkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Perwujudan sistem transportasi nasional tersebut tidak terlepas dari pengaruh lingkungan yang berkembang secara dinamis. Penyelenggaraan transportasi memperhatikan perkembangan faktor-faktor yang mempengaruhinya, antara lain kebijakan otonomi daerah, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kegiatan ekonomi, sosial budaya, pertahanan keamanan, dan kerja sama internasional.

Pengembangan transportasi nasional diorientasikan pada upaya penyeimbangan antara permintaan jasa transportasi dengan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dilakukan pada masing-masing tataran dengan memperhatikan aspek komersial dan aspek keperintisan, aspek keselamatan, keunggulan masing-masing moda transportasi sesuai dengan kondisi geografi, kependudukan, dan sumber daya alam, yang diarahkan untuk mengintegrasikan dan mengkombinasikan moda yang ada, baik transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, dan udara, maupun pipa, sesuai dengan potensi wilayah.

## a. Transportasi Jalan

### 1) Jaringan Pelayanan

Jaringan jalan nasional diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien. Keterpaduan antar dan intramoda transportasi diwujudkan melalui pengembangan jaringan jalan khususnya jaringan jalan dalam pulau untuk pulau-pulau besar.

Jaringan pelayanan angkutan umum jalan diwujudkan dalam trayek tetap, dan trayek tidak tetap. Jaringan angkutan umum dalam trayek tetap antarkota antarpropinsi diwujudkan guna menghubungkan simpul dan kota nasional, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien.

Jaringan jalan propinsi diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional dan wilayah propinsi khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang dalam

wilayah propinsi sehingga terwujud jaringan transportasi tataran wilayah yang efektif dan efisien.

Jaringan angkutan umum dalam trayek tetap antar kota dalam propinsi diwujudkan guna menghubungkan simpul dan kota wilayah, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, kebijakan transportasi di wilayah khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dengan angkutan umum dalam propinsi sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien.

Jaringan jalan kabupaten/kota diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi wilayah dan kabupaten/kota khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang dalam kabupaten/kota sehingga terwujud jaringan transportasi tataran kabupaten/kota yang efektif dan efisien.

Jaringan angkutan umum dalam trayek tetap kota/perkotaan dan desa diwujudkan guna menghubungkan simpul dan kota lokal, dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi wilayah dan kabupaten/kota khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dengan angkutan umum

kabupaten/kota sehingga terwujud jaringan transportasi tataran lokal yang efektif dan efisien. Angkutan sewa dan taksi diwujudkan dengan memperhatikan kebutuhan angkutan sewa dan taksi yang terintegrasi dan bersinergi dengan total kebutuhan nasional, wilayah maupun kabupaten/kota.

## 2) Jaringan Prasarana

Pengembangan jaringan jalan diarahkan untuk memadukan dan mengintegrasikan serta mewujudkan keterpaduan pelayanan antar dan intramoda. Jaringan prasarana yang berupa ruang lalu lintas transportasi jalan yaitu jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Menurut statusnya jalan umum dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Pada Tatanas, jaringan jalan nasional berupa jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dan jalan strategis nasional serta jalan tol, yang diupayakan tersedia dalam kondisi baik dan lancar, sesuai dengan kondisi geografinya.

Pengembangan jaringan jalan provinsi diwujudkan dalam jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/ kota, atau antar ibukota kabupaten/ kota, dan jalan strategis provinsi sesuai dengan kondisi geografinya.

Pengembangan jaringan jalan kabupaten/kota dan desa diwujudkan dalam jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten sesuai dengan kondisi geografinya.

Jaringan terminal penumpang angkutan jalan diwujudkan dengan memperhatikan peran, fungsi serta kelas terminal sesuai dengan pola, jumlah serta kualitas pergerakan penumpang. Pengembangan jaringan terminal barang dilakukan secara bertahap dengan memperhatikan pola pergerakan, jumlah serta jenis barang. Simpul transportasi jalan pada Tatranas yaitu terminal tipe A, terminal tipe B pada Tatrakil, terminal tipe C pada Tatrakok kabupaten/kota diupayakan terpadu dalam suatu sistem transportasi jalan.

## **b. Transportasi Kereta Api**

### **1) Jaringan Pelayanan**

Jaringan pelayanan transportasi kereta api diwujudkan dalam jaringan pelayanan transportasi kereta api antarkota, serta jaringan pelayanan transportasi kereta api perkotaan. Jaringan transportasi kereta api antarkota diwujudkan dalam bentuk jaringan lintas utama dan lintas cabang, menghubungkan antarsimpul dan kota nasional,

dilaksanakan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, kebijakan transportasi di wilayah khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran nasional yang efektif dan efisien. Jaringan transportasi kereta api kota/perkotaan diwujudkan guna menghubungkan antarsimpul dan kota lokal dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi kota/perkotaan khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang dalam kota/perkotaan sehingga terwujud jaringan transportasi yang efektif dan efisien di wilayah kota/perkotaan.

## 2) Jaringan Prasarana

Jaringan prasarana perkeretaapian diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional khususnya keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intramoda, serta dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi yang efektif dan efisien pada tiap tataran. Simpul dalam transportasi kereta api adalah stasiun diwujudkan secara bertahap dengan memperhatikan peran dan fungsinya dalam jaringan pelayanan dan prasarana jalan rel sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya serta didukung oleh analisa kelayakan teknis dan ekonomi.

### BAB III

## METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Metode penelitian merupakan bagian yang sangat penting dalam penelitian, terutama dalam usaha untuk menyelesaikan masalah penelitian. Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yaitu penelitian yang berusaha mengungkapkan suatu masalah dan keadaan sebagaimana adanya, sehingga hanya merupakan penyingkapan fakta.

Penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam penelitian status kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuannya adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai faktor-faktor, sifat-sifat serta lingkungan antara fenomena yang diselidiki.

Sedangkan pendekatan kualitatif, menurut Bogdan dan Taylor dijelaskan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data kualitatif berupa kata-kata tulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Moleong, 2004:4).

Penelitian kualitatif dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi,

tidak secara *holistic* dan dengan cara deskriptif dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konsep khusus yang alamiah.

Jadi penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif adalah suatu penelitian yang mengungkapkan fakta apa adanya tentang suatu objek, gejala, keadaan, dengan melakukan pembacaan, menguraikan, menginterpretasikannya dan kemudian barulah diambil suatu kesimpulan dalam bentuk tulisan yang sistematis.

Dengan demikian peneliti menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif karena penelitian ini mengungkap apa adanya yang terjadi di lapangan, data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, bukan angka-angka. Selain itu, penelitian ini lebih menekankan pada proses daripada hasil tanpa maksud menguji hipotesa dan peneliti sendiri atau dengan bantuan orang lain dapat menjadi alat pengumpul data utama.

## **B. Fokus Penelitian**

Sebelum dijelaskan mengenai fokus penelitian, maka terlebih dahulu dijelaskan maksud ditetapkan fokus penelitian. Maksud ditetapkan fokus penelitian dalam Moleong (2004:62-63) yaitu 1) penetapan fokus dapat membatasi studi, 2) penetapan fokus ini berfungsi untuk memenuhi kriteria-kriteria, inklusi-eksklusi atau memasukkan-mengeluarkan suatu informasi yang baru diperoleh dari lapangan.

Fokus dalam penelitian sangat penting karena dengan fokus ini akan membantu peneliti kearah mana penelitiannya akan dibawa. Dengan demikian yang menjadi penekanan dari fokus penelitian ini adalah masalah apa saja yang semestinya dikumpulkan sehingga dapat mendukung dalam pemecahan masalah nantinya.

Sehubungan dengan pokok masalah penelitian ini, maka yang menjadi fokus dalam penelitian adalah sebagai berikut :

1. Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam rangka menunjang aksesibilitas antar wilayah :
  - 1.1. Moda Jalan
  - 1.2. Moda Kereta Api
  - 1.3. Rute Angkutan Umum
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi Dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri
  - 2.1. Faktor Pendukung
    - a. Internal
    - b. Eksternal
  - 2.2. Faktor Penghambat
    - a. Internal
    - b. Eksternal

### C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana penelitian dilakukan dan merupakan tempat yang dipilih sebagai objek penelitian. Adapun lokasi Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Kediri.

Peneliti mengambil lokasi di Kota Kediri karena Kota Kediri yang dikenal sebagai intercity. Dimana semua wilayahnya dikelilingi oleh beberapa kecamatan di lingkungan Kabupaten Kediri, selain itu menjadi wilayah lintasan beberapa kabupaten diantaranya Nganjuk, Tulungagung, Trenggalek, dan Blitar. Dengan melihat kondisi geografi tersebut, Kota Kediri menjadi pusat layanan tidak hanya untuk wilayahnya sendiri (internal) melainkan juga wilayah tetangga (eksternal).

Sedangkan situs penelitian adalah tempat dimana peneliti dapat menangkap dan mengetahui keadaan sebenarnya dari objek yang akan diteliti. Dengan demikian situs dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Kediri.

### D. Sumber Data

#### 1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh peneliti secara langsung dari sumbernya, dalam hal ini peneliti memperoleh dari Kepala Bidang Manajemen Angkutan yaitu Bapak Hari Ediyanto, S. Sos. Dan Kepala Seksi Angkutan orang yaitu Bapak Bagus Hermawan, SE.

## 2. Data Sekunder

Adalah data yang diperoleh dari pihak ketiga atau literature, tulisan-tulisan sebagai perbandingan dari data yang diperoleh, yaitu buku-buku referensi, Undang-undang, dan media elektronik.

### **E. Teknik Pengumpulan Data**

#### 1. Teknik wawancara/interview

Yaitu teknik pengumpulan data dengan jalan mengadakan Tanya jawab langsung dengan pihak yang bersangkutan dengan masalah yang dibahas. Dalam hal ini penulis mengadakan wawancara dengan kepala dan staf.

#### 2. Teknik Observasi

Yaitu pengumpulan data dengan jalan pengamatan secara langsung terhadap segala kegiatan yang bersangkutan dengan masalah yang dibahas, dalam hal ini penulis mengadakan pengamatan langsung terhadap objek.

#### 3. Teknik dokumentasi

Penulis mengadakan pencatatan dokumen-dokumen tertentu yang dianggap berhubungan langsung dengan penulisan.

### **F. Analisis Data**

Setelah pekerjaan di lapangan dari suatu penelitian selesai, maka kegiatan berikutnya adalah mengadakan analisis data. Kegiatan analisis data ini dipergunakan untuk membahas data yang telah didapat dari kegiatan

penelitian serta digunakan untuk memecahkan atau menjawab masalah yang telah dirumuskan.

Analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar (Moleong, 2004 : 77). Analisis data yang dilakukan antara lain :

1. Reduksi. Data yang diperoleh direduksi dengan cara pengkodean (*coding*). Pengkodean (*coding*) merupakan proses penguraian data, pengonsepan, dan penyusunan kembali dengan cara baru. Setiap data yang diperoleh diberi kode lalu data direduksi dengan membaginya ke dalam kategori.
2. Penyajian data kualitatif Kategori yang ada membentuk dasar dari cerita berkembang yang akan diceritakan oleh peneliti kualitatif Selanjutnya peneliti menulis data kualitatif berdasarkan tafsiran data.
3. Penarikan kesimpulan Sebelum menarik kesimpulan, penulis melakukan verifikasi terlebih dahulu. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan menyodorkan kembali kategori ke informan dengan menanyakan apakah kesimpulannya tepat.

Jadi dalam proses analisis data terdapat tiga jenis komponen, yakni reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Tiga komponen tersebut terlihat dalam proses yang saling berkaitan serta menentukan hasil akhir analisis.

### G. Keabsahan Data

Dalam menguji keabsahan data, peneliti menggunakan teknik *Truswothiness*, yaitu menguji realitas menurut apa yang dialami, dirasakan, atau dibayangkan (Kriyantono, 2007:71). Triangulasi yang digunakan peneliti, yaitu triangulasi dengan metode. Triangulasi adalah uji keabsahan data dengan memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data (Moleong, 2000:128). Maksudnya peneliti menggunakan teknik ini untuk mengetahui apakah

Langkah selanjutnya dilakukan perpanjangan kehadiran peneliti di lokasi penelitian. Teknik ini dilaksanakan sebagai upaya untuk melengkapi data-data penelitian yang dirasa perlu. Pada teknik ini peneliti datang kembali ke lokasi dalam bentuk observasi ataupun wawancara tambahan. Setelah melakukan pemeriksaan terhadap data peneliti melakukan teknik keabsahan data. Keabsahan data penelitian menurut Moloeng (2000:54) dilihat dari :

1. Derajat Kepercayaan (*Credibility*)

Yaitu mempertunjukkan derajat kepercayaan hasil penemuan dengan jalan pembuktian oleh peneliti pada kenyataan ganda yang sedang diteliti.

2. Keteralihan (*Transferability*)

Yaitu peneliti hendaknya mencari dan mengumpulkan kejadian empiris tentang kesamaan konteks dan bertanggung jawab untuk menyediakan data deskriptif secukupnya jika ingin membuat keputusan tentang pengalihan tersebut. Dimana peneliti mencari

informasi dan mendeskripsikan gambaran dan temuannya yang diperoleh di lapangan secara terinci.

3. Ketergantungan (*Dependability*)

Yaitu konsep ketergantungan lebih luas dari pada reliabilitas. Hal tersebut disebabkan oleh peninjauannya dari segi bahwa konsep itu memperhitungkan segala-segalanya, yaitu ada pada reliabilitas itu sendiri ditambah faktor-faktor lainnya yang tersangkut pada apa yang diteliti.

4. Kepastian (*Confirmability*)

Yaitu pemastian bahwa sesuatu itu objektif atau tidak tergantung pada persetujuan beberapa orang terhadap pandangan, pendapat, atau penemuan seseorang. Dapat dikatakan bahwa pengalaman seseorang itu subjektif sedangkan jika disepakati oleh beberapa orang atau banyak orang, barulah dapat dikatakan objektif.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Gambaran Umum

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Kediri terletak di Jalan Semeru nomor 55 Kecamatan Mojojoto Kota Kediri, berada di kawasan terminal Baru atau lebih tepatnya berada pada satu kompleks dengan terminal baru Kota Kediri.

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika merupakan unsur pelaksana bidang perhubungan, komunikasi dan informatika yang dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris daerah.

Secara umum Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Perumusan kebijakan teknis operasional di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.
- b. Penyelenggaraan urusan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.
- d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

## 2. Struktur Organisasi

### a. Susunan organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika,

terdiri dari:

- b. Kepala Dinas
- c. Sekretariat
- d. Bidang Manajemen dan Lalu Lintas
- e. Bidang Manajemen Angkutan
- f. Bidang Komunikasi dan Informatika
- g. UPTD

### b. Sekretariat dan masing-masing Bidang dipimpin oleh seorang

Sekretaris dan Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah dan tanggung jawab kepada Kepala Dinas

### c. Masing-Masing Sub Bagian dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian

yang dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Sekretaris.

### d. Masing-Masing Seksi dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang dalam

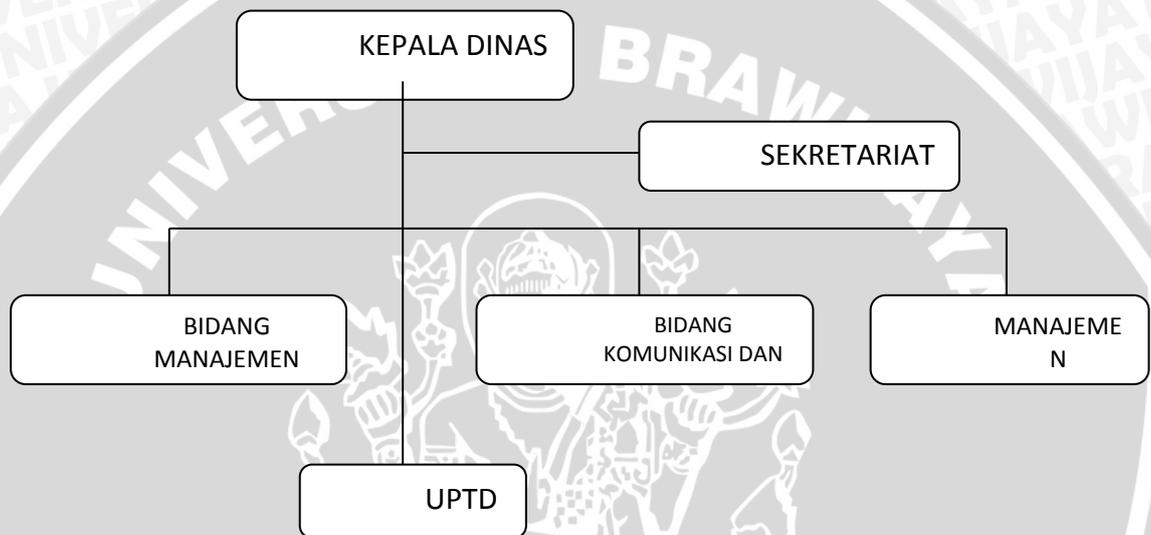
melaksanakan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang

### e. Masing-masing UPTD dipimpin oleh seorang Kepala UPTD yang

dalam menjalankan tugas berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya

- f. Kelompok Jabatan Fungsional dipimpin oleh seorang pejabat senior yang ditunjuk yang dalam melaksanakan tugas berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.

**Gambar 5. Struktur Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika**



### 3. Uraian Tugas Pokok dan Fungsi

#### a. Kepala Dinas

Kepala Dinas sebagaimana dimaksud mempunyai tugas:

- 1) Memimpin dalam pelaksanaan tugas dan fungsi sebagaimana melaksanakan sebagai tugas pemerintahan dan pembangunan di bidang perhubungan, komunikasi dan informasi yang diserahkan (desentralisasi) kepada daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- 2) Memimpin dan memberdayakan bawahannya dalam rangka pelaksanaan tugas dan pencapaian tujuan organisasi; dan
- 3) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

**b. Sekretariat**

mempunyai tugas melaksanakan koordinasi bidang administrasi umum, kepegawaian, keuangan, rumah tangga, perlengkapan hukum, protokol, hubungan masyarakat, pemeliharaan, penyusunan program dan perencanaan, evaluasi serta laporan dinas. Lebih jelasnya sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan koordinasi penyusunan program kerja dinas, pengumpulan dan pengolahan data, pelaporan serta hubungan masyarakat.
- 2) Pelaksanaan pengelolaan keuangan / anggaran dinas;
- 3) Pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, protokol, surat menyurat dinas serta perlengkapan kedinasan;
- 4) Menyusun perencanaan dan mengurus pemeliharaan kebersihan dan keamanan kantor dinas;
- 5) Menyusun rencana kebutuhan dan melaksanakan kegiatan ketatalaksanaan;
- 6) Memproses tentang kedudukan hukum pegawai, upaya peningkatan kemampuan pegawai dan kesejahteraan pegawai;
- 7) Pelaksanaan program evaluasi dan pelaporan dan

- 8) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

**c. Bidang Manajemen Lalu Lintas**

mempunyai tugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, keselamatan dan ketertiban lalu lintas, serta pengendalian operasional lalu lintas. Lebih jelasnya sebagai berikut :

- 1) Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan di daerah;
- 2) Penyiapan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas di jalan daerah, jalan provinsi dan jalan nasional di daerah;
- 3) Melaksanakan analisis dampak lalu lintas atas pembangunan fasilitas umum;
- 4) Penyiapan perencanaan, kebutuhan, pengadaan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lampu, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan di daerah;
- 5) Penyiapan penetapan lokasi, rancang bangun, pembangunan, dan pengoperasian terminal penumpang tipe A, tipe B, dan tipe C, serta terminal angkutan barang;
- 6) Penyusunan jaringan trayek dan penetapan kebutuhan angkutan di daerah;
- 7) Pemberian izin operasi maupun izin usaha untuk angkutan, bengkel, serta pendidikan dan latihan mengemudi;

- 8) Melaksanakan penelitian dan pengkajian dalam hal penentuan pembangunan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) di jalan di daerah;
- 9) Pelaksanaan penyidikan pelanggaran;
- 10) Menyiapkan pemberian izin penyelenggaraan pembangunan lokasi parkir untuk umum di wilayah daerah; dan
- 11) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya.

#### **d. Bidang Manajemen Angkutan**

Mempunyai tugas melaksanakan pembinaan angkutan khusus di wilayah daerah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang meliputi penyusunan, perencanaan, perumusan kebijakan teknis operasional, melaksanakan kegiatan pengawasan dan pengendalian serta laporan.

- 1) Menyiapkan penetapan trayek angkutan kota dan angkutan antar kota di wilayah daerah;
- 2) Menetapkan penetapan jaringan lintas angkutan barang dalam wilayah daerah;
- 3) Menyiapkan bahan pemberian ijin pendirian perusahaan angkutan orang dan angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum kepada walikota;
- 4) Memberikan ijin trayek angkutan kota dan ijin operasional angkutan penumpang umum;

- 5) Mengadakan penertiban dan pengendalian angkutan penumpang umum di dalam daerah;
- 6) Menentukan lokasi terminal angkutan orang, halte dan angkutan barang di daerah;
- 7) Menyiapkan bahan penetapan tarif angkutan kota dan angkutan penumpang oleh walikota;
- 8) Melakukan evaluasi dan pendataan pelayanan angkutan penumpang umum dan angkutan barang di daerah;
- 9) Melaksanakan koordinasi dengan organisasi angkutan darat (organda) di wilayah daerah;
- 10) Melaksanakan pembinaan kepada pengusaha angkutan umum di wilayah daerah;
- 11) Penetapan lokasi terminal penumpang tipe C;
- 12) Pengesahan rancang bangun terminal penumpang tipe A, tipe B dan tipe C;
- 13) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

**e. Bidang Komunikasi dan informatika**

mempunyai tugas melaksanakan sebagian urusan pemerintahan di bidang komunikasi dan informatika yang meliputi perencanaan, kebijakan teknis operasional, pelayanan komunikasi dan informatika, pengawasan pelaksanaan kegiatan serta membuat laporan.

- 1) Menyiapkan bahan perumusan kebijakan komunikasi dan informasi;

- 2) Menyusun rencana program / kegiatan bidang komunikasi dan informasi
- 3) Melakukan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan program/ kegiatan;
- 4) Perumusan kebijakan teknis operasional di bidang komunikasi, informatika, pos, telekomunikasi, penyiaran dan layanan Multi Media; dan
- 5) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh kepala Dinas yang sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

**f. UPTD**

terdiri dari :

- 1) UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor;
- 2) UPTD Perparkiran;
- 3) UPTD Terminal Angkutan Penumpang ; dan
- 4) UPTD Terminal Angkutan Barang.

#### 4. Kota Kediri dilihat dari berbagai aspek

##### a. Aspek Administrasi

Posisi geografis Kota Kediri tertetak antara 111°05' sampai dengan 112°03' Bujur Timur dan 7°45' sampai dengan 7°55' Lintang selatan. Seluruh Wilayah Kota Kediri berbatasan dengan Wilayah kecamatan-kecamatan yang termasuk Wilayah Pemerintahan Kabupaten Kediri baik batas utara, timur, selatan maupun barat, yaitu:

- 1) Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Gampengrejo
- 2) Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Wates dan Gurah
- 3) Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Kandat dan Ngadituwih
- 4) Sebetah Barat berbatasan dengan Kecamatan Grogol dan Semen

Secara Administrasi Pemerintahan, Kota Kediri yang mempunyai luas Wilayah 63,40 km<sup>2</sup> terbagi menjadi tiga Kecamatan yaitu Kecamatan Mojoroto, Kecamatan Kota dan Kecamatan Pesantren. Wilayah barat sungai secara keseluruhan termasuk dalam Wilayah Kecamatan Mojoroto dengan luas 24,6 km<sup>2</sup>, dan timur sungai sebagian termasuk dalam Wilayah Kecamatan Kota dengan luas 14,9 km<sup>2</sup> dan Kecamatan pesantren dengan luas 23,9 km<sup>2</sup>.

Pembagian wilayah Kota Kediri dipresentasikan pada Tabel 2  
Pembagian Wilayah Administrasi.

Tabel 2. Pembagian Wilayah administrasi

No	Kecamatan	No	Kelurahan
1	Kecamatan Mojoroto	1	Kel. Pojok
		2	Kel. Campurejo
		3	Kel. Tamanan
		4	Kel. Banjarmlati
		5	Kel. Bandar Kidul
		6	Kel. Lirboyo
		7	Kel. Bandar Lor
		8	Kel. Mojoroto
		9	Kel. Sukorame
		10	Kel. Bujel
		11	Kel. Ngampel
		12	Kel. Gayam
		13	Kel. Mrican
		14	Kel. Demo
2	Kecamatan Kota	1	Kel. Manisrenggo
		2	Kel. Rejomulyo
		3	Kel. Ngronggo
		4	Kel. Kaliombo
		5	Kel. Kampung Dalem
		6	Kel. Setonopande
		7	Kel. Ringinanom
		8	Kel. Pakelan
		9	Kel. Setonogedang
		10	Kel. Kemasan
		11	Kel. Jagalan
		12	Kel. Banjaran
		13	Kel. Ngadirejo
		14	Kel. Dandangan
		15	Kel. Balowerti
		16	Kel. Pocanan
		17	Kel. Semampir
3	Kecamatan Pesantren	1	Kel. Blabak
		2	Kel. Bawang
		3	Kel. Betet
		4	Kel. Tosaren
		5	Kel. Banaran
		6	Kel. Ngletih
		7	Kel. Tempurejo
		8	Kel. Ketami

	9	Kel. Pesantren
	10	Kel. Bangsal
	11	Kel. Burengan
	12	Kel. Tinalan
	13	Kel. Pakuden
	14	Kel. Singonegaran
	15	Kel. Jamsaren

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2004, BPS Kota Kediri

#### b. Aspek Rupa Bumi

Kondisi Wilayah Kota Kediri relatif datar, meskipun di bagian barat dibatasi oleh Gunung Klotok dengan ketinggian 672 meter dan Gunung Maskumambang setinggi 300 meter.

Kota Kediri tertetak di dataran sedang dengan ketinggian rata-rata 67 meter di atas permukaan laut, terbetah oleh Sungai Brantas yang mengalir dari selatan ke utara menjadi dua Wilayah yaitu Wilayah barat sungai dan timur sungai.

Ada lima sungai yang mengalir di Kota Kediri yaitu Sungai Kresek, Sungai Parang, Sungai Kedak, Sungai Brantas, dan Sungai Ngampet. Dari kelima sungai tersebut, yang terbesar dan terkenal sampai saat ini adalah Sungai Brantas, dan menjadi legenda bagi masyarakat Kediri juga Propinsi Jawa Timur. Gambaran aspek rupa bumi dipresentasikan pada Tabel 3.

**Tabel 3. Panjang Sungai di Kota Kediri**

No	Nama sungai	Panjang sungai (km)
1	Sungai Kresek	9,00
2	Sungai Parang	7,50
3	Sungai Kedak	8,00
4	Sungai Brantas	7,00
5	Sungai Ngampel	4,50
<b>Jumlah</b>		<b>36,00</b>

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2004, BPS Kota Kediri

### c. Aspek Kependudukan

Data penduduk yang akan ditampilkan berikut ini adalah diperoleh melalui registrasi penduduk. Registrasi penduduk adalah suatu kegiatan pencatatan rutin setiap kejadian yang terjadi pada semua penduduk yaitu lahir, mati, datang dan pindah. Data penduduk hasil registrasi penduduk bersifat de jure.

Jumlah Penduduk Kota Kediri Tahun 2004 mencapai 241.253 jiwa dengan kepadatan 3.805 jiwa/km<sup>2</sup> atau 0,66 % dari jumlah total penduduk Jawa Timur yang mencapai 36.535.527 jiwa. Kecamatan Mojoroto memiliki jumlah penduduk terbanyak yaitu 86.303 jiwa dengan kepadatan 3,508 jiwa/km<sup>2</sup>.

Rincian mengenai jumlah penduduk, luas wilayah, serta kepadatan penduduk Kota Kediri pada akhir tahun 2005 tiap desa/kelurahan dipresentasikan pada Tabel 4.

**Tabel 4. Populasi kota Kediri Tahun 2005**

	Kecamatan	No.	Kelurahan	Luas km <sup>2</sup>	Jumlah Penduduk jiwa	Kepadatan Penduduk Jiwa/km <sup>2</sup>
	Kecamatan Mojoroto	1	Kel. Pojok	3.212	7.447	2.318
		2	Kel. Campurjo	1.504	6.068	4.035
		3	Kel. Tamanan	1.079	3.456	3.203
		4	Kel. Banjarmlati	1.133	4.104	3.622
		5	Kel. Bandar Kidul	1.736	7.367	4.244
		6	Kel. Lirboyo	1.113	7.164	6.437
		7	Kel. Bandar Lor	1.386	8.914	6.431
		8	Kel. Mojoroto	2.429	10.927	4.499
		9	Kel. Sukorame	3.675	7.181	1.954
		10	Kel. Bujel	1.826	6.226	3.410
		11	Kel. Ngampel	1.952	4.706	2.411
		12	Kel. Gayam	1.319	3.216	2.438
		13	Kel. Mricam	1.418	6.581	4.641
		14	Kel. Dermo	0.819	2.946	3.597
	Kecamatan Kota	1	Kel. Manis renggo	1.764	3.025	1.715
		2	Kel. Rejomulyo	1.670	3.625	2.171
		3	Kel. Ngronggo	2.585	11.096	4.292
		4	Kel. Kaliombo	0.958	5.974	6.236
		5	Kel. Kampung Dalem	0.332	3.397	10.232
		6	Kel. Setonopande	0.383	5.197	13.569
		7	Kel. Ringinanom	0.050	1.333	26.660
		8	Kel. Pakelan	0.214	3.559	16.631
		9	Kel. Setonogedong	0.059	1.330	22.542
		10	Kel. Kemasan	0.228	2.111	9.259
		11	Kel. Jagalan	0.043	2.320	53.953
		12	Kel. Banjaran	1.209	8.453	6.992
		13	Kel. Ngadirejo	1.470	11.346	7.718
		14	Kel. Dandangan	1.100	6.648	6.044
		15	Kel. Balowerti	0.830	6.968	8.395
		16	Kel. Pocanan	0.214	2.052	9.589
		17	Kel. Semampir	1.791	6.915	3.861
	Kecamatan Pesantren	1	Kel. Blabak	3.354	5.022	1.497
		2	Kel. Bawang	3.449	4.852	1.407
		3	Kel. Betet	1.691	3.646	2.156
		4	Kel. Tosaren	1.361	5.085	3.736
		5	Kel. Banaran	0.974	3.625	3.722
		6	Kel. Ngletih	1.237	1.910	1.544
		7	Kel. Tempurejo	1.864	3.794	2.035
		8	Kel. Ketami	1.894	3.714	1.961
		9	Kel. Pesantren	1.356	4.237	3.125
		10	Kel. Bangsal	1.029	6.204	6.029
		11	Kel. Burengan	1.283	4.715	3.675
		12	Kel. Tinalan	0.926	4.994	5.393
		13	Kel. Pakunden	1.024	5.125	5.005
		14	Kel. Singonegaran	0.990	7.199	7.272
		15	Kel. Jamsaren	1.471	5.479	3.725
				63.404	241.253	3.805

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2005, BPS Kota Kediri

#### d. Aspek Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kota Kediri dibedakan menjadi lahan untuk sawah dan bukan sawah. Penggunaan lahan untuk bukan sawah sebesar 4.665 ha atau 66,96% dan untuk lahan sawah sebesar 2.302 ha atau 33,04% dari luas total lahan sebesar 69.67 ha. Untuk penggunaan lahan bukan sawah didominasi oleh fungsi untuk pekarangan, bangunan dan halaman yaitu sebesar 2.171 ha. Untuk penggunaan lahan sawah didominasi oleh fungsi sawah teknis. Tata guna lahan dipresentasikan dalam Tabel 5

**Tabel 5. Tata Guna Lahan Tahun 2002**

No.	Guna Lahan	2012	
		Luas Hektar	Prosentase %
1	2	3	4
1	Pemukiman / Terbangun	3.272	34,04
2	Perumahan	1.054	10,97
3	CBD	818	8,51
4	Industri / Pergudangan	255	2,65
5	Fasum / Fasos	1.145	11,91
6	Persawahan	2.042	21,24
7	Pertanian Tanah Kering	654	6,81
8	Kebun Campur	0	0,00
9	Perkebunan	0	0,00
10	Hutan	350	3,64
11	Rawa / Danau / Waduk	0	0,00
12	Tambak / Kolam	0	0,00
13	Padang Rumput / Tanah Kosong	15	0,16
14	Tanah Tandus	0	0,00
15	Lain – lain	6	0,06
	<b>Jumlah</b>	<b>9.611</b>	<b>100,00</b>

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2003, BPS Kota Kediri

### e. Aspek Ekonomi

#### Produk Domestik Regional Bruto (PDRB)

Aspek ekonomi suatu daerah digambarkan dengan nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Nilai PDRB Kota Kediri pada tahun 2004 mencapai Rp.24.946.267,26 juta atau 1,46% dari PDRB Jawa Timur yang mencapai Rp.341.765.923,08 juta. Nilai terbesar disumbangkan dari sektor industri senilai Rp.19.485.269,35 juta atau 40,75% dari nilai PDRB Kota Kediri. Sumbangan dari sektor industri sebagian besar ditunjang oleh keberadaan PT. Gudang Garam. Gambaran aspek ekonomi dipresentasikan pada Tabel - PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Kota Kediri Tahun 2004.

**Tabel 6. PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Kota Kediri Tahun 2004**

No.	Lapangan Usaha	Nilai Juta Rupiah	Prosentase %
1	Pertanian	42,630.07	0.17
2	Pertambangan & Penggalian	1,523.39	0.01
3	Industri Pengolahan	19,485,269.35	78.11
4	Listrik, Gas & Air Bersih	62,390.76	0.25
5	Bangunan	50,289.29	0.20
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	4,448,738.86	17.83
7	Pengangkutan & Komunikasi	186,925.15	0.75
8	Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	458,789.33	1.84
9	Jasa – jasa	209,821.06	0.84
<b>PDRB dengan Gudang Garam</b>		<b>24,946,267.26</b>	<b>100.00</b>
<b>PDRB tanpa Gudang Garam</b>		<b>5,004,632.86</b>	

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2005, BPS Kota Kediri

#### Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD)

Jumlah realisasi penerimaan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Pemerintah Kota Kediri tahun anggaran 2005 adalah sebesar Rp.274,358,679,171.40. Sedangkan realisasi belanja pada tahun 2005 sebesar Rp.274,358,679,171.40. APBD Kota Kediri dipresentasikan pada Tabel 7 - Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun 2005.

## f. Aspek Kegiatan Industri dan Produksi Komoditi Unggulan

### 1) Kegiatan Industri

Dalam usaha pembangunan sektor industri ini pemerintah Kota Kediri melaksanakan program pengembangan industri. Program pengembangan industri adalah untuk mengembangkan usaha industri dan meningkatkan kapasitas produksinya, khususnya bagi industri kecil dan menengah serta keanekaragaman usaha produksi, sehingga muncul banyak variasi produk yang bisa dilempar ke pasar lokal maupun regional.

Subsektor industri yang paling dominan adalah subsektor aneka industri logam dan kertas karena memiliki jumlah pekerja yang paling banyak, sehingga pada subsektor ini dapat dikatakan paling banyak menyerap tenaga kerja (45.458 orang). Otomatis nilai produksinya (4.349.379,82) juga paling besar dibandingkan dengan industri lain yang ada di Kota Kediri. Data mengenai jenis subsektor industri menurut jumlah unit dan pekerjaannya dipresentasikan pada Tabel 7 Jumlah Perusahaan Industri dan Tenaga Kerja serta Nilai Produksi Kota Kediri Tahun 2005.

**Tabel 7. Jumlah Perusahaan Industri dan Tenaga Kerja serta Nilai Produksi Kota Kediri Tahun 2005**

No	Subsektor	Unit	Pekerja (Orang)	Nilai produksi Juta (Rupiah)
1	Industri Makanan dan Minuman	177	4.190	382.981,80
2	Aneka Industri	323	45.458	4.349.379,82

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka, 2005

## 2) Kegiatan Produksi Komoditi Unggulan

Dapat diketahui bahwa untuk masing-masing kecamatan mempunyai produk unggulan yang perlu dikembangkan. Namun dalam pengembangan ini perlu adanya peran aktif dari semua sektor atau pelaku industri itu sendiri, menjadi bapak angkat atau dengan pengembangan kemitraan dalam pemberian modal dan pemasaran usaha bagi pengembangan dan pembinaan usaha kecil dan menengah. Dengan koordinasi semua elemen yang terkait nantinya akan dicapai semakin berkembangnya usaha kecil dan menengah yang semakin kompetitif, juga akan terciptanya iklim usaha yang kondusif. Lokasi produksi komoditi unggulan dipresentasikan pada Tabel 8.

**Tabel 8. Komoditi Produk Unggulan Kota Kediri Tahun 2005**

No	Kecamatan dan Desa	Jumlah Perusahaan	Komoditi
<b>1</b>	<b>Kecamatan Kota</b>		
	Desa Semampir	1	Rokok
	Desa Balowerti	2	Kopi Racik
	Kel. Pakelan	7	Tahu Kuning
	Kel. Jagalan	6	Tahu Kuning
	Desa Ngronggo	20	Emping Melinjo
<b>2</b>	<b>Kecamatan Pesantren</b>		
	Desa Ketami	1	Keong Nusantara
	Desa Burengan	1	Anggur Kuning
	Desa Tinalan	1	Kopi Racik
	Desa Bangsal	1	Minuman Hidayah
	Desa Tosaren	1	Kripik Sukun dan Singkong
	Desa Jamsaren	1	Bordir

Sumber : Desperindag Kota Kediri, 2005

### g. Aspek Pariwisata

Wilayah Kota Kediri dan sekitarnya mempunyai obyek-obyek pariwisata yang dapat dikembangkan sebagai sumber pendapatan daerah. Obyek-obyek wisata alam yang cukup potensial seperti Goa Selomangleng, pegunungan Wilis, aliran Sungai Brantas, maupun obyek wisata buatan adalah Museum Airlangga, dan peninggalan situs Kerajaan Kediri. Di samping itu masih terdapat tempat-tempat rekreasi keluarga, seperti Taman Hiburan Rakyat Pagora, Pemandian Kuwak dan Dermaga Brantas.

Pengembangan obyek wisata di Kota Kediri sendiri terbagi dalam beberapa macam sektor wisata berikut.

- Wisata Alam
  - Hutan Lindung Gunung Klotok
  - Dermaga Sungai Brantas, sebagai Obyek Wisata Air
  - Gua Selomangleng
- Wisata Budaya
  - Museum Airlangga, pusat koleksi peninggalan sejarah Kerajaan Kediri
  - Gedung Pameran Ethnografi, sebagai pusat pengumpulan dan restorasi benda-benda ethnografis
  - Gua Selomangleng, petilasan Prabu Airlangga
- Wisata Hiburan
  - Taman Hiburan Rakyat Pagora, sebagai tempat olah raga renang, tempat permainan anak-anak dan terdapat panggung hiburan
  - Pusat Perbelanjaan seperti Pasar Raya Sri Ratu, Golden Swalayan, Borobudur Swalayan
  - Alun-alun Kota Kediri

- Taman Sekartaji
- Wisata Olah Raga
  - Taman Hiburan Rakyat Pagora, sebagai tempat olah raga renang
  - Kolam Renang Tirtoyoso
  - Stadion Kota Kediri (Stadion Brawijaya)
- Wisata Religi
  - Makam Mbah Wasit Setonogedong
  - Makam Sunan Geseng

### **C. Penyajian Data Fokus**

#### **1. Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam rangka menunjang aksesibilitas antar wilayah**

Gambaran umum sistem transportasi yang ada di Kota Kediri terdiri dari transportasi moda jalan, transportasi moda Kereta Api, rekayasa lalu lintas. Moda Jalan wilayah Kediri dan sekitarnya dilalui jaringan Jalan Arteri Primer dari utara ke selatan yang menghubungkan Kabupaten Jombang dan Kabupaten Tulungagung. Jaringan jalan Kolektor Primer di Wilayah Kediri menghubungkan Kabupaten Nganjuk dengan Kabupaten Blitar. Kemudian untuk Moda Kereta Api Jaringan jalur Kereta Api yang terdapat di Wilayah Kediri merupakan jalur tunggal yang menghubungkan Kabupaten Jombang dengan Kabupaten Blitar. Hanya terdapat 1 stasiun Kereta Api di Wilayah Kediri yang merupakan stasiun kelas 2. Berdasarkan data-data yang diperoleh, peneliti membagi Sistem Transportasi di Kota Kediri sebagai berikut:

## 1.1 Moda Jalan

### a. Jaringan Jalan

Melihat letak geografis Kota Kediri praktis Kota Kediri hanya menggunakan moda transportasi darat dalam perencanaan sistem transportasinya, sehingga hanya menggunakan moda jalan dan moda kereta api yang dioptimalkan pemerintah Kota Kediri. Moda transportasi jalan menurut bapak Bagus staf bidang angkutan melayani hampir seluruh kegiatan transportasi di Kota Kediri.

Demikian pernyataan yang dikemukakan oleh bapak Bagus Hermawan, SE :

“kita semua bisa melihat Kota Kediri tulang punggung transportasi adalah transportasi darat dengan menggunakan moda jalan, hampir seluruh kegiatan transportasi menggunakan moda jalan, sehingga kita perlu mengembangkan jaringan jalan sebaik mungkin karena Kota Kediri ini melayani sistem transportasi yang mencakup beberapa daerah. Untuk kedepannya pemerintah Kota Kediri merencanakan pengembangan jaringan jalan, arah pengembangan jalan dibagi menjadi tiga tahap, pertama pengembangan arah lingkaran barat, pengembangan arah lingkaran timur, pengembangan arah lingkaran luar”.

Kemudian dijelaskan oleh bapak Hari Ediyanto, S.Sos :

“jika dikaitkan dengan aksesibilitas antar wilayah, untuk jaringan jalan sendiri, Kota Kediri hanya memiliki 24 jalan nasional dan 7 jalan provinsi, dimana semua kegiatan transportasi antar wilayah dibebankan pada jalan nasional dan provinsi tersebut. Sedangkan saat ini beberapa akses jalan di Kota Kediri harus masuk ke dalam kota. Itu kondisi yg kurang ideal. Sehingga pengembangan jalur lingkaran harus segera diselesaikan”.

Untuk lebih jelasnya berikut mengenai data jalan di Kota Kediri. Panjang Jalan Kota Kediri yang tercatat di Dinas Pekerjaan

Umum Kota Kediri pada tahun 2005 adalah 182.808 km, lebih besar dari tahun sebelumnya dengan selisih 9.067 km. Jalan beraspal 182.808 km, yang kondisinya baik 155.638 km, dan yang sedang 27.170 km. Untuk panjang jalan dirinci menurut jenis permukaan, kondisi dan kelas Jalan dipresentasikan pada Tabel 9 Panjang Jalan Tahun 2004-2005.

**Tabel 9. Panjang Jalan Tahun 2004 – 2005**

No.	Uraian	Panjang Jalan	
		2004	2005
		km	
<b>I</b>	<b>JENIS PERMUKAAN</b>		
	1. Diaspal	171,598	182,808
	2. Kerikil	---	---
	3. Tanah	2,143	---
	4. Beton Rabat	---	---
	Jumlah	173,741	182,808
<b>II</b>	<b>KONDISI JALAN</b>		
	1. Baik	160,810	155,638
	2. Sedang	12,931	27,170
	3. Rusak	---	---
	4. Rusak Berat	---	---
	Jumlah	173,741	182,808
<b>III</b>	<b>KELAS JALAN</b>		
	1. Kelas I	---	---
	2. Kelas II	28,206	28,206
	3. Kelas III		
	4. Kelas III A	45,662	45,662
	5. Kelas III B	36,577	46,274
	6. Kelas III C	58,079	58,079
	7. Kelas IV	---	---
	8. Tidak Dirinci	4,587	4,587
	Jumlah	173,111	182,808

Sumber : Kota Kediri Dalam Angka 2005, BPS Kota Kediri

Sampai saat ini transportasi moda jalan melayani kebutuhan transportasi di Kota Kediri. Jaringan jalan yang ada adalah Jalan Nasional, Jalan Propinsi, Jalan Kota dan Jalan Lokal. Jalan Nasional

merupakan Jalan arteri dan Kolektor dalam sistem jaringan Jalan primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi dan Jalan strategis Nasional. Jaringan Jalan Nasional yang ada terdiri dari jaringan Jalan Kolektor Primer 1, merupakan jaringan Jalan yang menghubungkan Kota Kediri dengan Kabupaten Jombang dan Kota Kediri dengan Kabupaten Tulungagung.

(a) Ruas Jalan Kediri – Jombang

(b) Ruas jalan Kediri - Tulungagung

Panjang ruas Jalan Nasional dipresentasikan pada Tabel 10 Jaringan Jalan Nasional.

**Tabel 10. Jaringan Jalan Nasional**

No	Nama Ruas	Panjang Km	Fungsi
1	Kertosono – Kediri	24,66	Kolektor Primer – 1
2	Jl. Mayjen Sungkono	0,69	Kolektor Primer – 1
3	Jl. Mayor Bismo	1,61	Kolektor Primer – 1
4	Jl. Diponegoro	0,67	Kolektor Primer – 1
5	Jl. Hasanudin	0,58	Kolektor Primer – 1
6	Jl. Teuku Umar	0,32	Kolektor Primer – 1
7	Jl. Imam Bonjol	0,85	Kolektor Primer – 1
8	Jl. A. Yani	0,61	Kolektor Primer – 1
9	Jl. Mayjen Suprpto	0,57	Kolektor Primer – 1
10	Jl. Letjen Sutoyo	0,62	Kolektor Primer – 1
11	Jl. D.I. Panjaitan	0,41	Kolektor Primer – 1
12	Jl. Letjen S. Parman	1,15	Kolektor Primer – 1
13	Jl. M. T. Haryono	0,41	Kolektor Primer – 1
14	Jl. Brigjen Katamso	0,75	Kolektor Primer – 1
15	Kediri – Bts. Kab. Tulungagung	14,65	Kolektor Primer – 1
16	Jl. Urip Sumoharjo	1,05	Kolektor Primer – 1
17	Jl. Sersan Suharmaji	2,02	Kolektor Primer – 1
18	Jl. Iskandar Muda/jbt Semampir	0,94	Kolektor Primer – 1
19	Jl. Ahmad Dahlan	0,35	Kolektor Primer – 1
20	Jl. Supajan M. W.	1,86	Kolektor Primer – 1
21	Jl. DR. Suharjo	2,00	Kolektor Primer – 1
22	Jl. Semeru	1,30	Kolektor Primer – 1
23	Jl. Agus Salim	1,00	Kolektor Primer – 1
24	Jl. Bandar Ngalim	0,51	Kolektor Primer – 1

Sumber : Kimpraswil 375/KPTS/M/2004

Jalan Propinsi merupakan jalan Kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kota atau antar ibukota kabupaten/kota dan jalan strategis propinsi. Jaringan Jalan Propinsi yang ada terdiri dari jaringan Jalan Kolektor Primer 2, merupakan jaringan Jalan yang menghubungkan Kota Kediri dengan Kabupaten Nganjuk, Kota Kediri dengan Pare dan Kota Kediri dengan Kabupaten Blitar.

- 1) Ruas Jalan Kediri – Nganjuk
- 2) Ruas jalan Kediri – Pare
- 3) Ruas jalan Kediri – Blitar

Panjang ruas Jalan Propinsi dipresentasikan pada Tabel 11

Jaringan Jalan Propinsi

**Tabel 11. Jaringan Jalan Propinsi**

No	Nama Ruas	Panjang Km	Fungsi
1	Nganjuk – Kediri	20,86	Kolektor Primer – 2
2	Jl. Gatot Subroto	1,32	Kolektor Primer – 2
3	Jl. Sersan Bahrhun	0,74	Kolektor Primer – 2
4	Jl. Ahmad Dahlan	0,35	Kolektor Primer – 2
5	Pare – Kediri	15,54	Kolektor Primer – 2
6	Kediri – BTS. Kab. Blitar	0,62	Kolektor Primer – 2
7	Jl. Kapten Tendean	4,36	Kolektor Primer – 2

Sumber : Kimpraswil 375/KPTS/M/2004

Sedangkan Jalan Kota adalah Jalan umum dalam sistem jaringan Jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan antar pusat pelayanan dengan persit, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota. Jaringan Jalan Kota

menghubungkan antar pusat kecamatan. Jaringan jalan ini sudah berhasil menghubungkan seluruh pusat kecamatan di Kota Kediri.

Jaringan Jalan kota yang ada meliputi:

- (a) Ruas Jalan Kecamatan Mojoroto ke Kecamatan Kota.
- (b) Ruas Jalan Kecamatan Kota ke Kecamatan Pesantren.

Jaringan Jalan yang ada di Kota Kediri pada umumnya menggunakan perkerasan tipe HRS, lapen, laston dan beton rabat. HRS merupakan lapis penutup yang terdiri dari campuran antara agregat bergradasi timpang, mineral pengisi (filler) dan aspal keras dengan perbandingan tertentu, yang dicampur dan dipadatkan dalam keadaan panas. Lapen merupakan lapisan perkerasan yang terdiri dari agregat pokok dan agregat pengunci bergradasi terbuka dan seragam yang diikat oleh aspal dengan cara disemprotkan di atasnya dan dipadatkan tapis demi tapis. Laston merupakan lapisan konstruksi Jalan yang terdiri campuran aspal keras dan agregat yang mempunyai gradasi menerus, dicampur, dihampar dan dipadatkan pada suhu tertentu.

Kota Kediri dilewati Sungai Brantas yang membagi Wilayah Kota Kediri menjadi dua Wilayah. Kedua Wilayah tersebut dihubungkan oleh jembatan. Terdapat 3 jembatan besar yang melewati Sungai Brantas. Adapun untuk kelancaran lalu lintas di dalam Wilayah perkotaan dipasang lampu lalu lintas. Lampu lalu lintas diletakkan di perempatan ataupun pertigaan jalan yang volume lalu

lintasnya besar. Letak lampu lalu lintas yang ada dipresentasikan pada

Tabel 12.

**Tabel 12. Lokasi Lampu Lalu Lintas**

No.	Nama Persimpangan	Jenis Persimpangan
1	Tamanan	Perempatan
2	Sukorame	Perempatan
3	Kawi	Perempatan
4	Semampir Barat	Pertigaan
5	Mrican	Perempatan
6	Veteran	Perempatan
7	Bandar Ngalim	Perempatan
8	Muning	Perempatan
9	Lirboyo	Perempatan
10	Alun-alun	Perempatan
11	Baruna	Perempatan
12	Jetis	Pertigaan
13	Sumber Jimput	Perempatan
14	Ngronggo	Perempatan
15	Tosaren	Pertigaan
16	Jalan Tembus	Pertigaan
17	Recok Pentung	Perempatan
18	P. K Bangsa	Perempatan
19	Ringin Sirah	Perempatan
20	Dhoho	Perempatan
21	Nabatiyasa	Pertigaan
22	Dandangan	Perempatan
23	Ngadisimo	Perempatan
24	Makodim 1	Pertigaan
25	Makodim 2	Pertigaan
26	Semampir Timur	Perempatan

Sumber : Kimpraswil 375/KPTS/M/2004

#### b. Terminal Penumpang

Di Wilayah Kota Kediri terdapat satu terminal angkutan umum dengan tipe A, 1 sub terminal dan 1 pangkalan angkutan umum.

Terminal dan sub terminal merupakan tempat pergantian bagi para penumpang yang mau berganti angkutan untuk melanjutkan perjalanan. Dengan hanya mempunyai satu terminal tipe A kota yaitu

terminal Tamanan, terminal ini menjadi sangat padat mengingat trayek Bus dari berbagai daerah yang melewati Kota Kediri akan berhenti di terminal tersebut. Hal ini juga diungkapkan oleh bapak Hari Ediyanto, Sos. Kepala Bidang Manajemen Angkutan, sebagai berikut :

“Kota Kediri ini hanya punya satu terminal tipe A. Untuk ke depannya masih belum ada rencana menambah terminal baru. Sehingga pemerintah melalui Dinas Perhubungan ini berupaya mengoptimalkan terminal Tamanan dengan mengatur trayek-trayek yang ada agar tidak terjadi kepadatan”.

“kemudian untuk terminal Kota Kediri ini melayani angkutan umum Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) dan angkutan kota”.

Menurut penjelasan diatas pemerintah Kota Kediri masih belum mempunyai rencana untuk menambah terminal baru, namun hanya mengoptimalkan terminal penumpang yg ada yaitu terminal Tamanan. Terminal Tamanan sendiri terletak di barat sungai berbatasan langsung dengan wilayah kecamatan Semen yang masuk wilayah Kota Kediri. Untuk lebih jelasnya berikut daftar Terminal dan Sub Terminal di Kota Kediri :

**Tabel 13. Daftar Terminal dan Sub Terminal**

No	Nama	Lokasi	Jenis	Tipe
1	Tamanan	Jl. Semeru	Terminal	A
2	Tempurejo	Ds. Tempurejo	Sub Terminal	-
3	Terminal Lama	Jl. DI. Panjaitan	Pangkalan	-
4	Selomangleng	Selomangleng	Pangkalan	-
5	Mrican	Jl. Gatot Subroto	Pangkalan	-
6	Manisrenggo		Pangkalan	-
7	Pasar Banjaran	Jl. Sutami	Pangkalan	-
8	Blabak	Ds. Blabak	Pangkalan	-
9	Bawang	Ds. Bawang	Pangkalan	-
10	Ngronggo	Jl. Kapten Tendean	Pangkalan	-

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

Untuk kelancaran angkutan umum dibangun fasilitas pendukung berupa halte sebagai tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang. Halte dipresentasikan pada Tabel 14 Daftar Halte

**Tabel 14. Daftar Halte**

No	Shelter	Status Jalan
1	KH. Ahmad Dahlan	Nasional
2	IKIP PGRI	Nasional
3	Hasanudin	Nasional
4	Imam Bonjol	Nasional
5	A. Yani (depan SPBU)	Nasional
6	A. Yani (depan Batalyon 521)	Nasional
7	Kapten Tendean	Nasional
8	Veteran	Nasional
9	PB. Sudirman	Kota

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri*

Jumlah armada bus yang beroperasi di Terminal Tamanan dipresentasikan pada Tabel 15 jumlah Armada Bus di Terminal Tamanan.

**Tabel 15. Jumlah Armada Bus**

No.	Nama PO	Jumlah Armada (Unit)	No.	Nama PO	Jumlah Armada (Unit)
1.	Baruna	18	31	Surya Perdamaian	10
2.	Daya Guna	2	32	Tri Gaya Putra	4
3.	Tirta Jay	2	33	Damri	6
4.	Harapan Jaya	40	34	Tasima	1
5.	Hasti	16	35	Giri Indah	1
6.	Indah Jaya	-	36	Lorena	2
7.	AKAS	4	37	Jati Mulia	1
8.	Jaya Mulya	8	38.	Rosalia Indah	5
9.	Jaya Baru	7	39	Rajawali	1
10.	Kawan Kita	70	40	Kramat Jati	1
11.	Lina Jaya	2	41	Mertasari	1
12.	Barokah	4	42	Dahlia Indah	18
13.	Marem Jaya	-	43	Cokro Aung	-

14.	Murni Jaya	4	44	Pangeran	20
15.	Pelita Indah	18	45	Sahara	4
16.	Pelita Jaya	5	46	Semi	4
17.	Sutra Agung	2	47	Vidia Kasih	2
18.	Pangestu	2	48	Restu	-
19.	Putra Jaya	4	49	Handoyo	1
20.	Puspa Indah	24	50	Puspa Jaya	3
21.	Sido Gede	4	51	Bianglala	2
22.	Sri Lestari	50	52	ALS	2
23.	Seruni	9			
24.	Sido Mulyo	8			
25.	Setiawan	6			
26.	Rukun Jaya	1			
27.	Konco Dewe	-			
28.	Surya Indah	16			
29.	Surya Kencana	15			
30.	Setia Jaya	4			
<b>Jumlah</b>					<b>434</b>

*Sumber: Dinas Pehubungan Kota Kediri*

## 1.2 Moda Kereta Api

Infrastruktur moda kereta api di Wilayah Kota Kediri termasuk dalam Resort 74 KD, Daerah Operasi VII Madiun. Jalur kereta api yang ada masih jalur tunggal (*single track*). Selain itu juga terdapat jalur mati Kediri-Pare yang sudah tidak dioperasikan lagi sejak tahun 1978. Jalur mati berada di samping ruas jalan dan sebagian besar sudah tertutup oleh Jalan. Stasiun Kereta Api di Kota Kediri hanya terdiri dari satu stasiun.

**Tabel 16. Stasiun Kota Kediri**

No	Nama	Lokasi	Keterangan
1.	Stasiun Kota	Jl. Stasiun	Stasiun Klas 2

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri*

Untuk pengembangan infrastruktur kereta api sejauh ini diserahkan kepada PT. KAI, sedangkan pemerintah Kota Kediri hanya menyediakan prasarana penunjang supaya akses menuju stasiun lancar dan mudah dicapai. Stasiun Kota Kediri sendiri berada pada pusat kota di Jalan Stasiun, akses untuk menuju ke stasiun dapat melalui dua arah yaitu dari arah barat dan dari arah utara. Dari arah barat melalui jalan Dhoho, dari arah utara melalui Jalan Hayam Wuruk. Hal ini seperti yang disampaikan oleh Bapak Bagus Hermawan, SE. :

“stasiun Kota Kediri saat ini aksesnya hanya bisa dari dua arah, dari barat dan utara, yang dari barat melalui jalan Dhoho semua kendaraan bisa melalui jalan ini baik itu mobil maupun sepeda motor. Sedangkan yang dari arah Jalan Hayam wuruk untuk saat ini hanya bisa dilalui oleh sepeda motor mengingat jalannya sempit untuk dilalui oleh mobil”.

“untuk masalah operasional sepenuhnya dikelola oleh PT KAI, kita hanya menyediakan sarana penunjang keselamatan seperti rambu-rambu peringatan, dan memberikan bantuan maupun saran kepada PT KAI, karena dalam tugas fungsi kami tidak ada kewenangan mengatur masalah perkeretaapian”.

Hal senada disampaikan oleh bapak Fuad selaku staf di stasiun Kota Kediri, dimana beliau menyampaikan bahwa Dinas Perhubungan Kota Kediri juga menyediakan rambu-rambu himbauan pada perlintasan kereta api. Hal tersebut disampaikan seperti berikut :

“Untuk Dinas Perhubungan sendiri menyediakan rambu-rambu peringatan seperti akan melintasi perlintasan rel kereta api, kemudian rambu peringatan dan himbauan wajib berhenti saat palang pintu kereta api ditutup dan kereta api akan lewat, mungkin seperti itu, untuk lebih jelasnya silakan meninjau ke lapangan”

**Gambar 6. Rambu Peringatan Perlintasan Kereta Api**



Stasiun Kediri merupakan stasiun awal dan akhir dari KA Brantas tujuan Kediri-Tanah Abang. Dengan demikian Stasiun Kediri digunakan sebagai tempat menginap rangkaian kereta api tersebut. Terdapat 6 sepur di emplasemen Stasiun Kediri dengan sepur 1 sebagai sepur utama dengan panjang 515.8 meter. Peron berada di sebetah barat sepur 1

Sedangkan untuk Perlintasan kereta api adalah perpotongan antara jalur kereta api dengan Jalan raya. Perlintasan ada yang berpintu, tidak berpintu berpenjaga dan tidak berpintu tidak berpenjaga. Persilangan pada jalan-jalan utama sudah berpintu. Perlintasan kereta api dipresentasikan pada Tabel 17.

**Tabel 17. Daftar Persilangan Kereta Api**

No	No Jalan Pintu Lintas	Lebar Jalan Lintas (meter)	Petak Jalan	Nama Jalan / Desa	Dijaga Oleh JJ/OP	Keterangan
1	278	11,00	Ndl – Kd	Jl. Printis Kemerdekaan	JJ	Rambu – 2 Kusam
2	281	8,00	Ndl – Kd	Jl. Brigjen Katamso	JJ	Rambu – 2 Kusam
3	282	5,00	Ndl – Kd	Jl. Sultan Agung	OP	Rambu – 2 Kusam
4	283	8,00	Ndl – Kd	Jl. Pattimura	OP	Rambu – 2 Kusam
5	284	6,00	Ndl – Kd	Jl. Sriwijaya	OP	Rambu – 2 Kusam
6	285	7,00	Ndl – Kd	Jl. Hayam Wuruk	OP	Rambu – 2 Kusam
7	286	10,00	Ndl – Kd	Jl. Hasanudin	OP	Rambu – 2 Kusam
8	275A	1,00	Ndl – Kd	Manisrenggo	-	Rambu – 2 Kusam
9	276	1,00	Ndl – Kd	Manisrenggo	-	Rambu – 2 Kusam
10	277	3,00	Ndl – Kd	Ds. Bandendo / Ngronggo	-	Rambu – 2 Kusam
11	279	3,00	Ndl – Kd	Ds. Carikan / Kalijombo	-	Rambu – 2 Kusam
12	280	3,00	Ndl – Kd	Ds. Kalijombo	-	Rambu – 2 Kusam

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri*

Kota Kediri dilayani oleh Kereta Api Nasional dan Kereta Api Regional. Layanan Kereta Api Nasional menghubungkan Kota Kediri dengan kota-kota lain di luar Jawa Timur. Kereta Api Regional menghubungkan Kota Kediri dengan daerah lain di Wilayah Jawa Timur. Kota Kediri belum terhubung secara langsung dengan jalur timur. Untuk menuju jalur timur harus transit di Stasiun Bangil untuk kemudian melanjutkan perjalanan. Layanan transportasi moda kereta api yang ada dipresentasikan pada Tabel 18 Jadwal Perjalanan Kereta Api Stasiun Kediri.

**Tabel 18. Jadwal Perjalanan Kereta Api Stasiun Kediri**

No	Nama Kereta	Jurusan		Kelas	Stasiun Kediri	
		Dari	Tujuan		Datang	Berangkat
1	Brantas	Kediri	Tanah Abang	Ekonomi	-	13:00
2	Brantas	Tanah Abang	Kediri	Ekonomi	8:12	-
3	Matarmaja	Malang	Pasar Senen	Ekonomi	16:36	16:39
4	Matarmaja	Pasar Senen	Malang	Ekonomi	3:13	3:17
5	Gajayana	Malang	Gambir	Eksekutif	18:02	18:05
6	Gajayana	Gambir	Malang	Eksekutif	5:38	5:40
7	Kahuripan	Kediri	Padalarang	Ekonomi	-	15:15
8	Kahuripan	Padalarang	Kediri	Ekonomi	8:28	-
9	Rapih Dhoho	Blitar	Malang	Ekonomi	6:03	6:13
10	Rapih Dhoho	Malang	Blitar	Ekonomi	10:49	10:51
11	Rapih Dhoho	Blitar	Malang	Ekonomi	14:15	14:18
12	Rapih Dhoho	Malang	Blitar	Ekonomi	16:23	16:28
13	Rapih Dhoho	Surabaya Kota	Blitar	Ekonomi	19:10	19:13
14	Rapih Dhoho	Surabaya Kota	Malang	Ekonomi	10:46	10:50

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

### 1.3 Rute Angkutan Umum

#### a. Rute AKAP dan AKDP

Layanan angkutan yang ada dapat dibedakan menjadi layanan angkutan bertrayek dan tidak bertrayek. Angkutan bertrayek dibedakan menjadi layanan AKAP (Antar Kota Antar Propinsi), AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi). Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Bagus Hermawan, SE mengenai layanan angkutan umum AKAP dan AKDP, sebagai berikut :

“AKAP dan AKDP merupakan angkutan antar kota yang melayani trayek ke kota-kota besar baik itu dalam provinsi maupun antar provinsi. untuk rute spesifik dalam kota semua sama melalui rute barat sungai brantas melalui terminal Tamanan. Memang untuk rute semua diarahkan ke pinggiran Kota Kediri”.

Untuk lebih jelasnya berikut rute Angkutan Kota Antar Provinsi dan Angkutan kota Dalam Provinsi

**Tabel 19. Rute Angkutan AKAP dan AKDP**

Jenis	No	Jurusan
AKAP	1	Kediri – Solo – Jogja – Purwokerto
	2	Blitar – Kediri – Jakarta
	3	Kediri – Surabaya – Denpasar
AKDP	1	Kediri – Tulungagung – Trenggalek
	2	Trenggalek – Tulungagung – Kediri – Kertosono – Surabaya
	3	Trenggalek – Tulungagung – Kediri – Pare – Surabaya
	4	Nganjuk – Kediri – Blitar
	5	Kediri – Pare – Malang

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

Kemudian rute yang dilalui di dalam Kota Kediri untuk angkutan bus rute yang direncanakan melalui kawasan pinggiran kota,

secara umum rute-rute ini adalah menghubungkan Kota Kediri dengan kota lainnya seperti :

1) Jurusan Nganjuk – Kediri

Rute yang dilalui dari Nganjuk ke terminal Kediri adalah jalan Sersan Bahrun, jalan Gatotm Subroto, Jalan K.H Akhmad Dahlan, jalan Supit Urang, jalan S Mangun-Wijaya, jalan Dr. Saharjo menuju terminal. Sebaliknya dari terminal Nganjuk.

2) Jurusan Surabaya – Kediri

Rute dari Surabaya ke Kediri adalah melalui jalan Mayor Bismo, jembatan di desa Semampir, Jalan K.H Akhmad Dahlan, jalan Supit Urang, jalan S Mangun-Wijaya, jalan Dr. Saharjo menuju terminal.

3) Jurusan Malang – Kediri

Dari kabupaten Kediri ke jembatan semampir, Jalan K.H Akhmad Dahlan, jalan Supit Urang, jalan S Mangun-Wijaya, jalan Dr. Saharjo menuju terminal.

4) Jurusan Tulungagung – Kediri

Melalui jalan Sersan Suharmaji, jalan Urip Sumoharjo, jembatan sebelah Selatan, jalan Semeru menuju ke terminal.

5) Jurusan Blitar – Kediri

Melalui jalan Kapten Tendean, jalan Supersemar, Jalan Urip Sumoharjo, jembatan sebelah Selatan, jalan Semeru menuju ke terminal.

## b. Rute Angkutan Kota

Untuk melayani kebutuhan transportasi dalam kota dibutuhkan adanya Angkutan Kota. Angkutan Kota ini berawal dan berakhir di sub terminal sesuai trayek angkutan tersebut. Rute trayek untuk angkutan kota sudah ditentukan oleh Dinas Perhubungan sehingga untuk semua angkutan kota sudah bisa di kategorikan. Kemudian di jelaskan oleh bapak Bagus Hermawan, SE mengenai trayek angkutan kota ini, sebagai berikut :

“untuk rute trayek sudah kita tentukan mulai dari trayek A sampai trayek I semua sudah mengakomodasi jalan-jalan utama di Kota Kediri. Dan nantinya Line yang juga menggunakan nama trayek yang dilalui. Misal untuk Line A maka Line tersebut menggunakan trayek A jurusan Ngronggo – Selomangleng”

Kemudian tambahan dari bapak Hari Ediyanto, S.Sos mengenai jumlah angkutan kota yang sangat sedikit, sebagai berikut:

“untuk jumlah mobil angkutan kota terbilang sangat sedikit sekali, untuk Line A berjumlah 20, line B berjumlah 8, line C dan D masing-masing hanya 2, line E berjumlah 3, Line F berjumlah 10, line G berjumlah 8 dan line H berjumlah 7. Untuk saat ini yang ada di data kami hanya itu, untuk ke depannya kami berharap bisa bertambah”.

Untuk semua angkutan kota di Kota Kediri menggunakan kendaraan roda empat jenis mini bus. Peneliti sendiri mengamati kurangnya armada angkutan kota yang beroperasi pada rute-rute tertentu di Kota Kediri.

Kemudian menurut bapak Judijono, beliau seorang pengguna angkutan kota yang sering menggunakan angkot untuk beraktivitas

bekerja menjelaskan bahwa saat ini angkutan kota di Kota Kediri sangat sedikit dan jauh berkurang karena masyarakat enggan menggunakan angkutan kota yang dinilai tidak layak dan tidak tepat waktu. Hal tersebut disampaikan sebagai berikut :

“saat ini angkot di Kota Kediri sangat sedikit dan sudah tidak layak jalan, saya sendiri menggunakan angkot untuk berangkat bekerja dan kesan naik angkot lebih banyak berhenti mencari penumpang. Hal ini yang menyebabkan angkot tidak tepat waktu. kemudian pada sore hari sudah tidak ada yang beroperasi, jadi saya pulang kerja lebih memilih naik becak”

Kemudian menurut bapak Sutyem sopir angkutan kota trayek G jurusan Pasar Bawang – Terminal Tamanan menjelaskan bahwa saat ini sangat sulit mencari penumpang hal ini menyebabkan sebagian besar sopir angkot memilih mencari penumpang saat karyawan pabrik Gudang Garam pulang kerja.

“saat ini sulit sekali mencari penumpang mas, makanya teman-teman *ngetem* di sekitar pabrik GG pas bubar karyawan. Sebagian ada yang sudah langganan jadi tinggal antar jemput. Jadi pas sore gitu sudah tidak ada yang keliling mungkin itu yang menyebabkan sulit mencari angkot pas sore”

**Tabel 20. Rute Angkutan Kota**

No	Trayek	Jurusan	Rute yang Dilewati
1	A	Ngronggo-Selomangleng	Ngronggo-Jl. Kapt. Tendean-Jl. MT. Haryono-Jl. S. Parman-Jl. Kilisuci-Jl. Joyoboyo-Jl. Hayam Wuruk-Jl. Brawijaya-Jl. Mayj. Sungkono-Jl. Mayor Bismo-Jl. Iskandar Muda (Jembatan Mojoroto)-Jl. KH. A. Dahlan-Jl. JA. Suprpto-Bundaran Air Mancur-Jl. Veteran- Jl. Mastrip-Selomangleng
		Selomangleng-Ngronggo	Selomangleng-Jl. Mastrip-Jl. Veteran-Jl. Supriyadi-Jl. KH. Wachid Hasyim-Jl. Bandar Ngalm-Jl. PB Sudirman-Jl. Yos Sudarso-Jl. Mayj. Sungkono-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Suprpto-Jl. Kapt. Tendean-Ngronggo

2	B	Katang-Selomangleng	Katang-Jl. Sukarno Hatta-Jl. A. Yani-Jl. PK. Bangsa-Jl. Erlangga-Jl. Hayam Wuruk-Jl. Brawijaya-Jl. Mayj. Sungkono- Jl. Mayor Bismo-Jl. Iskandar Muda-Jl. (Jembatan Mojoroto)-Jl. KH. A. Dahlan-JL. JA. Suprpto-Bundaran Air Mancur-Jl. Veteran-Jl. Mastrip-Katang
		Selomangleng-Katang	Selomangleng-Jl. Mastrip-Jl. Veteran-Jl. Supriyadi-Jl. KH. Wahid Hasyim-Jl. Bandar Ngalim-Jl. PB. Sudirman-Jl. Yos Sudarso-Jl. Mayj. Sungkono-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Sukarno-Hatta-Katang
3	C	Ngronggo-Putih Permai	Jl. Kapt. Tendean-Jl. Supersemar-Jl. Kemerdekaan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. PB. Sudirman-Jl. Yos Sudarso-Jl. Setia Budi-Jl. Munginsidi-Jl. Trunojoyo-Jl. Brawijaya-Jl. Mayj. Sungkono-Jl. Mayor Bismo-Jl. Putih Permai
		Putih Permai-Ngronggo	Putih Permai-Jl. Mayor Bisno-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Pemuda-Jl. Hayam Wuruk-Jl. Patinus-Jl. Sam Ratulangi-Jl. Sultan Agung-Jl. PB. Sudirman-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Supersemar-Jl. Kapten Tendean-Ngronggo
4	D	Tempurejo-Mrican	Tempurejo-Jl. Durian-Jl. Mauni-Jl. Letnan Panjaitan-Jl. S. Parman-Jl. MT. Haryono-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Bandar Ngalim-Jl. Agus Salim-Jl. Pananggungan-Jl. Ngawi-Jl. KH. A. Dahlan-Jl. Gatot Subroto-Jl. Mrican
		Mrican-Tempurejo	Mrican-Jl. Gatot Subroto- Jl. KH. A. Dahlan-Jl. Ngawi-Jl. Veteran-Jl. Penanggungan-Jl. Agus Salim-Jl. Bandar Ngalim-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Kilisuci-Jl. HOS. Cokroaminoto-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Mauni-Jl. Durian-Tempurejo
5	E	Katang-Blabak	Katang- Jl. Sukarno Hatta-Jl. A. Yani-JL. Pk. Bangsa-Jl. Erlangga-Jl. Hayam Wuruk-Jl. Patinus-Jl. Patimura-Jl. HOS Cokroaminoto-Jl. Letjen Sutyo-Jl. DI Panjaitan-Jl. Kapt. Tendean-blabak
		Blabak-Katang	Blabak-Jl. Kapt. Tendean-Jl. S. Parman-Jl. MT. Haryono-Jl. Ki. Kilisuci-Jl. Joyoboyo-Jl. Pemuda-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Sukarno Hatta-Katang
6	F	Pasar Banjaran-Terminal Tamanan	Pasar Banjaran-Jl. Ir. Suatmi-Jl. A. Yani-Jl. PK. Bangsa-Jl. Erlangga-Jl. HAYam Wuruk-Jl. Patinus-Jl. Sam Ratulangi-Jl. PB Sudirman-JL. Agus Salim-Jl. Semuru-Terminal Tamanan
		Terminal Tamanan-Pasar Banjaran	Terminal Tamanan-Jl. Semeru-Jl. Penanggungan-Jl. Veteran-Jl. Supriadi-Jl. KDP Slamet-Jlo. KH. Wachid Hasyim-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Kilisuci-Jl. HOS Cokroaminoto-Jl. Letj. Suprpto-Jl. A. Yani-Jl. Sutami-Pasar Banjaran
7	G	Terminal Tamanan-Pasar Bawang	Terminal Tamanan-Jl. Dr. Saharjo-Jl. Veteran-Bundaran Air Mancur-Jl. Supriadi-Jl. KH. Wahid Hasyim-Jl. Bandar Ngalim-Jl. PB Sudirman-Jl. Patimura-Jl. Joyoboyo-Jl. Pemuda-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Muni-Tempurejo- Pasar Bawng

		Pasar Bawang-Terminal Tamanan	Pasar Bawang-Jl. Mauni-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Letj. Suprpto-Jl. PK Bangsa-Jl. Erlangga-Jl. Hayam Wuruk-Jl. Brawijaya-Jl. Trunojoyo-Jl. Monginsidi-Jl. Setia Budi-Jl. Dr. Wahidin-Jl. Dhoho-Jl. PB. Sudirman-Jl. Bandar Ngalim-Jl. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan
8	H	Wonorejo-Mrican	Ds. Wonorejo-Ds. Pagu-Ds. Joho-Ds. Ngreco-Jl. Sawit-Jl. Tendea-Jl. SMU 6-Jl. Sumber-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. PB Sudirman-Jl. Sultan Agung-Jl. Kilisuci-Jl. Joyoboyo-Jl. Pemuda-Jl. KKO Usman-Jl. GOR Sanjaya-Jl. Mataram-Jl. Mayor Bismo-Jl. Raya Mrican (Jong Biru)-Jl. Mrican
		Mrican-Wonorejo	Jl. Mrican-Jl. Ry Mrican (Jong Biru)-Jl. Mayor Bismo-Jl. Mataram-Jl. Gor Sanjaya-Jl. KKO Usman-Jl. Pemuda-Jl. Joyoboyo-Jl. Kilisuci-Jl. Sultan Agung-Jl. PB Sudirman-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Sumber-Jl. SMU 6-Jl. Tendea-Jl. Sawit-Ds. Ngreco-Ds. Joho-Ds. Pagu-Ds. Wonorejo.
9	I	Blabak-Proliman Gumul	Blabak Kandat-Dinas Perikanan-Jl. Sersan Suharmaji-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. PB Sudirman-Jl. Patimura-Jl. Joyoboy-Jl. Pemuda-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Soekarno Hatta-Proliman Gumul.
		Proliman Gumul-Blabak	Proliman Gumul-Jl. Soekarno Hatta-Jl. PK. Bangsa-Jl. Erlangga-Jl. Hayam Wuruk-Jl. Brawijaya-Jl. Trunojoyo-Jl. munginsidi-Jl. Setia Budi-Jl. Dhoho-Jl. Patimura-Jl. Kilisuci-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Urip Sumoharjo-Dinas Perikanan-Blabak

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kediri

Sedangkan untuk angkutan perbatasan menghubungkan wilayah Kota Kediri dengan wilayah di sekitar Kota Kediri dengan jarak yang tidak terlalu jauh. Angkutan ini di dominasi oleh mini Bus, untuk rute hampir sama melalui terminal tamanan kemudian menyusuri pinggiran barat Kota Kediri. Untuk lebih jelasnya berikut tabel rute angkutan perbatasan

**Tabel 21. Rute Angkutan Perbatasan**

No	Jurusan	Rute yang Dilewati
1	Kediri-Nganjuk	Terminal Tamanan-Jl. Dr. Sahardjo-Jl. Suparjan Mangun Wijaya-Jl. KH. A. Dahlan-Jl. Gatot Subroto-Mrican
	Nganjuk-Kediri	Mrican-Jl. Gatot Subroto-Jl. Iskandar Muda (Jembatan Mojoroto)-Jl. Mayor Bismo-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Panjaitan-Jl. Letjl. Haryono-Jl. Brigj. S. Parman-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Bandar Ngalim-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan

2	Kediri-Kertosono	Terminal Tamanan-Jl. Dr. Sahardjo-Jl. Suparjan Mangun Wijaya-Jl. KH. A. Dahlan-l. Iskandar Muda (Jembatan Mojoroto)-Jl. Mayor Bismo
	Kertosono-Kediri	Jl. Mayor Bismo-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Panjaitan-Jl. Letj. Jaryono-Jl. Brigj. S Parman-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Bandar Ngalim-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan
3	Kediri-Pare-Jombang	Terminal Tamanan-Jl. Dr. Sahardjo-Jl. Suparjan Mangun Wijaya-Jl. KH. A. Dahlan-Jl. Iskandar Muda (Jembatan Mojoroto)-Jl. Mayor Bismo-Jl. Diponegoro-Jl. hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Soekarno Hatta
	Jombang-Pare-Kediri	Jl. Soekarno Hatta-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Panjaitan-Jl. Letj. Haryono-Jl. Brigj. S. Parman-Jl. Brij. Katamso-Jl. Bandar Ngalim-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan
4	Kediri-Pesantren-Wates	Terminal Tamanan-Jl. Dr. Sahardjo-Jl. Suparjan Mangun Wijaya-Jl. KH. A. Dahlan-Jl. Iskandar Muda (Jembatan Mojoroto)-Jl. Mayor Bismo-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Sersan Bakri
	Wates-Pesantren-Kediri	Jl. Sersan Bakri-Jl. Panjaitan-Jl. Letj. Haryono-Jl. Brigj. S. Parman-Jl. Brigj. Katamaso-Jl. Bandar Ngalim-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan
5	Kediri-Blitar	Terminal Tamanan-Jl. Dr. Sahardjo-Jl. Suparjan Mangun Wijaya- Jl. KH. A. Dahlan-Jl. Iskandar Muda (Jembatan Mojoroto)-Jl. Mayor Bismo-Jl. Diponegoro-Jl. Hasanudin-Jl. Teuku Umar-Jl. Imam Bonjol-Jl. A. Yani-Jl. Letj. Sutoyo-Jl. Panjaitan-Jl. Kapten Tendean
	Blitar-Kediri	Jl. Kapten Tendean-Jl. Letj. Haryono-Jl. Brigj. S. Parman-Jl. Brigj. Katamso-Jl. Bandar Ngalim-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan
6	Kediri-Kras	Terminal Tamanan-Jl. Semeru-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Bandar Ngalim-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Sersan Suharmaji
	Kras-Kediri	Jl. Sersan Suharmaji-Jl. Uripo Sumoharjo-Jl. Bandar Ngalim-Jl. KH. Agus Salim-Jl. Semeru-Terminal Tamanan

## 2. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Dinas Perhubungan dalam Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Kediri

### 2.1 Faktor Pendukung

#### a. Internal

Dari hasil wawancara peneliti kepada staf Dinas Perhubungan Kota Kediri peneliti mencoba mengidentifikasi faktor-faktor apa sajakah yang menjadi pendukung dalam penyelenggaraan sistem transportasi. Peneliti mempunyai sedikit gambaran faktor pendukung dari keterangan yang diberikan oleh staf Dinas Perhubungan. Berikut keterangan dari bapak Bagus Hermawan, SE. :

“untuk faktor pendukung dari dalam instansi, disini kita memiliki banyak tenaga ahli di bidang perhubungan, kemudian banyak yang sering ikut diklat dan pelatihan di tingkat provinsi maupun nasional”.

Hal senada disampaikan oleh bapak Hari Edi bahwa staf-staf di Dinas Perhubungan memiliki pengalaman yang di dapat dari pelatihan-pelatihan, berikut keterangan bapak Hari Ediyanto, S. Sos :

“pegawai di Dinas Perhubungan ini mayoritas sudah menguasai bidang perhubungan. Mereka sering kita kirim untuk studi banding dan diklat, kita berupaya meningkatkan kemampuan mereka supaya apa yang mereka peroleh dari studi banding maupun diklat dapat kita terapkan di Kota Kediri, mengingat masalah transportasi itu sangat kompleks, banyak sekali aspek yang harus diperhatikan dalam merencanakan sistem transportasi yang baik”.

Seperti yang kita ketahui kemampuan pegawai sangat berpengaruh terhadap kelancaran dalam menerapkan sistem transportasi di Kota Kediri. Tidak dapat dipungkiri bahwa kualitas sumber daya manusia sangat berperan penting. Dengan semakin banyaknya pegawai yang memiliki kemampuan dan pemahaman mengenai sistem transportasi diharapkan dapat mengatasi masalah-masalah transportasi di Kota Kediri. Karena mereka dituntut untuk cepat tanggap dalam mengatasi masalah transportasi di Kota Kediri.

#### **b. Eksternal**

Kemudian untuk faktor pendukung eksternal yaitu faktor pendukung yang berasal dari luar Dinas Perhubungan Kota Kediri. Hal ini sangat berkaitan dengan koordinasi dengan pihak-pihak terkait dimana sistem transportasi diselenggarakan. Bapak Bagus Hermawan, SE. menjelaskan bagaimana kondisi koordinasi dengan pihak-pihak terkait, sebagai berikut :

“dalam perencanaan sistem transportasi kita tidak bekerja sendiri, Dinas Perhubungan selalu berkoordinasi dengan pihak terkait, sebagai contoh untuk urusan infrastruktur jalan dan jembatan itu dikerjakan oleh dinas PU, kemudian untuk lalu lintas kita selalu berkoordinasi dengan pihak Kepolisian dan DLLAJ. Koordinasi selama ini cukup baik”

Kemudian tambahan dari bapak Hari Ediyanto, S.Sos :

“faktor-faktor yang mendukung pelaksanaan sistem transportasi di Kota Kediri yaitu koordinasi antar dinas terkait cukup baik, sehingga pada tahap perencanaan, pelaksanaan sampai tahap sosialisasi dan evaluasi dapat berjalan dengan baik tanpa kendala. indikasinya kita bisa

melihat kemudahan akses jalan di Kota Kediri ini cukup mudah. Sehingga arus lalu lintas penumpang maupun barang di Kota Kediri ini cukup lancar. Selain itu masyarakat Kota Kediri ini cukup kooperatif sehingga dapat memudahkan juga”.

Tidak bisa dipungkiri bahwa Kota Kediri yang merupakan kota kecil dengan mobilitas masyarakatnya yang tinggi membutuhkan suatu sistem transportasi yang baik. Sehingga masyarakat Kota Kediri mempunyai kemudahan akses transportasi dengan sarana dan prasarana yang sudah disediakan. Sebenarnya kemudahan akses ini nantinya juga sangat berpengaruh pada mobilitas beberapa kota yang berada di sekitar Kota Kediri. Blitar, Tulungagung, Nganjuk serta Kabupaten Kediri juga tergantung pada kemudahan akses jaringan transportasi Kota Kediri ini.

Selain bertujuan memudahkan akses dengan daerah lain, sebenarnya kemudahan akses jaringan transportasi Kota Kediri ini secara langsung dan tidak langsung juga mempengaruhi mobilitas masyarakat di segala aspek, baik itu ekonomi, sosial dan budaya. Itulah kenapa Kota Kediri merupakan kota yang sangat strategis, sehingga harus mempunyai sistem transportasi yang mudah diakses, karena kemudahan ini tidak hanya untuk masyarakat Kota Kediri namun juga masyarakat di sekitar Kota Kediri.

## **2.2 Faktor Penghambat**

### **a. Internal**

Selain faktor-faktor pendukung diatas ada juga faktor-faktor yang menjadi kendala dan penghambat dalam perencanaan

sistem transportasi di Kota Kediri. Untuk masalah kendala internal peneliti mengidentifikasi bahwa kendala yang terjadi adalah tidak adanya teknologi masa kini yang digunakan untuk menunjang sistem transportasi di Kota Kediri. Hal tersebut disampaikan oleh bapak Hari Ediyanto, S.Sos, sebagai berikut :

“Dishub Kota Kediri saat ini masih belum menerapkan sistem transportasi berbasis teknologi. jika kita bandingkan dengan surabaya misalnya, surabaya sudah menerapkan Intelligent Transport System (ITS), Traffic Camera, kemudian Control Room, website dll. Untuk saat ini dishub Kota Kediri masih belum, karena untuk menerapkan teknologi seperti itu membutuhkan biaya yang cukup besar. Tapi kita berharap nanti bisa menggunakan teknologi seperti itu, supaya sistem transportasi di Kota Kediri jadi semakin baik”.

Namun yang perlu diperhatikan tanpa menggunakan teknologi canggih diharapkan Kota Kediri dapat menyelenggarakan sistem transportasi yang baik dimasa kini maupun di masa yang akan datang. Mengingat Kota Kediri dalam menyediakan sistem transportasi yang baik akan membantu menumbuhkan perekonomian di Kota Kediri maupun kota-kota lain.

#### **b. Eksternal**

Selain faktor internal ada faktor penghambat eksternal yang muncul dari luar Dinas Perhubungan Kota Kediri. Faktor ini muncul akibat dari perkembangan masyarakat Kota Kediri sebagai contoh meningkatnya jumlah penduduk Kota Kediri dan

bertambahnya jumlah kendaraan bermotor di Kota Kediri. Hal ini disampaikan oleh bapak Bagus Hermawan, SE sebagai berikut :

“pertumbuhan penduduk dan jumlah kendaraan yang terus meningkat tidak diimbangi dengan peningkatan jumlah jalan, sehingga kondisi seperti ini nantinya pasti menimbulkan permasalahan seperti kemacetan dan kualitas jalan yang terus menurun. Untuk itu saat ini pemerintah terus berupaya semaksimal mungkin dengan membuka jalan baru dan menambah sarana dan prasarana seperti jembatan”.

Saat ini pemerintah Kota Kediri sedang menambah prasarana jembatan baru yang diharapkan dapat mempermudah akses Kota Kediri sebagaimana disampaikan oleh bapak Hari Ediyanto, S.Sos :

“saat ini pemerintah sedang membangun jembatan baru menggantikan jembatan lama yang sudah tidak layak. Nanti diharapkan pembangunan jembatan ini bisa mencegah kemacetan di masa yang akan datang dan mempermudah akses transportasi di Kota Kediri”.

Tidak bisa dipungkiri saat ini Kota Kediri pertumbuhan penduduk Kota Kediri berimbas pada pertumbuhan kendaraan bermotor di Kota Kediri. Bertambahnya jumlah kendaraan ini menjadi masalah yang sangat serius dimana mengakibatkan kemacetan. Dishub sendiri dengan dinas terkait berupaya mengatasi masalah tersebut dengan melakukan manajemen lalu lintas untuk mengurangi kemacetan. Saat ini Pemerintah Kota Kediri sedang mengerjakan pembangunan jembatan di sebelah jembatan lama yang sudah tidak layak. Jembatan ini nantinya akan

menghubungkan timur dan barat sungai brantas. Dan diharapkan dapat mengurangi kemacetan.

## **D. PEMBAHASAN**

### **1. Sistem Transportasi di Kota Kediri**

transportasi adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat muatan menuju ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Secara umum dapat disimpulkan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari satu tempat ke tempat yang lain, baik dengan atau tanpa sarana tertentu.

Hal diatas sama seperti yang dijelaskan oleh Abdul kadir (1991:7) yang mengartikan transportasi adalah pembawaan, dan pengangkutan barang atau orang, barang atau orang yang diangkut sehingga tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.

Munawar (2005:1) menjelaskan mengenai Sistem transportasi yang dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut. Jika dikaitkan dengan sistem transportasi di Kota

Kediri saat ini terdiri dari moda jalan, moda kereta api dan rekayasa lalu lintas.

Kediri disamping harus menyediakan sistem transportasi untuk wilayahnya sendiri secara tidak langsung juga harus menyediakan sarana dan prasarana untuk mendukung transportasi wilayah lain. Seperti yang diungkapkan oleh Hurst (1974:90) bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Maka dari itu tolok ukur dari interaksi antar wilayah adalah mudahnya akses transportasi. Itu berarti kemudahan akses transportasi di Kota Kediri merupakan indikator keberhasilan pembangunan Kota Kediri.

Bambang sutantono (2004:1) menyatakan bahwa aksesibilitas adalah hak atas akses yang merupakan layanan kebutuhan melakukan perjalanan yang mendasar. Dalam hal ini aksesibilitas harus disediakan oleh pemerintah terlepas dari digunakannya moda transportasi yang disediakan tersebut oleh masyarakat. Oleh sebab itu pemerintah harus menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang baik di Kota Kediri. Kemudian kemudahan akses ke berbagai layanan di Kota Kediri tergantung pada kualitas sistem transportasi di Kota Kediri sendiri.

Di Kota Kediri sistem transportasi menggunakan moda jalan, moda kereta api dan rekayasa dan manajemen lalu lintas. Ketiganya akan dijelaskan sebagai berikut :

### 2.3. Moda Jalan

#### a. Jaringan Jalan

Moda secara umum adalah pengelompokan berbagai jenis transportasi dengan memperhatikan medium (tempat berjalan) serta kesamaan sifat-sifat fisiknya. Dengan adanya pengelompokan dengan memperhatikan mediumnya maka akan diperoleh moda darat, air, dan udara. Setiap moda juga dapat dipisahkan lagi, untuk moda darat dibagi lagi menjadi transportasi jalan raya, transportasi rel, transportasi pipa dan transportasi gantung. Moda air juga dibagi menjadi angkutan umum dan cargo, begitu juga moda udara dibagi menjadi penerbangan umum dan komersial.

Kemudian Miro (2012:32) menjelaskan moda transportasi sebagai teknik atau cara pindah seseorang atau barang dari titik asal ke titik tujuan. Teknik atau cara cara pindah itulah yang merupakan moda atau media transportasi.

Seperti pemilihan moda, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, dan termurah, dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya

tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik (Tamin, 1997:65).

Moda jalan merupakan moda utama yang dikembangkan oleh Pemerintah Kota Kediri. Karena Kota Kediri secara geografis sebagian besar merupakan daratan yang terbelah oleh sungai Brantas. Jika dilihat dari aspek geografis wajar jika Kota Kediri memprioritaskan mengembangkan moda jalan ini.

Dalam menunjang moda jalan ini Kota Kediri memiliki jalan nasional dan jalan provinsi yang digunakan untuk menunjang akses transportasi antar wilayah. berdasarkan data yang peneliti peroleh Saat ini Kota Kediri memiliki 24 jalan nasional dan 7 jalan provinsi. Jalan Nasional merupakan Jalan arteri dan Kolektor dalam sistem jaringan Jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dan Jalan strategis Nasional. Jaringan Jalan Provinsi yang ada terdiri dari jaringan Jalan Kolektor Primer 2, merupakan jaringan Jalan yang menghubungkan Kota Kediri dengan Kabupaten Nganjuk, Kota Kediri dengan Pare dan Kota Kediri dengan Kabupaten Blitar.

- 1) Ruas Jalan Kediri – Nganjuk
- 2) Ruas jalan Kediri – Pare
- 3) Ruas jalan Kediri – Blitar

Untuk itu Dinas Perhubungan Kota Kediri berupaya mengembangkan jaringan jalan Kota Kediri, dimana arah

pengembangan jaringan jalan ini dibagi menjadi tiga tahap. Ketiga tahap ini sebagai berikut:

1) Pengembangan jalan lingkaran barat.

Jalan Lingkaran Barat ini membentang dari Jembatan Semampir dalam arah utara-selatan disebelah timur Gunung Klotok hingga Terminal Tamanan. Ruas ini kemudian disambung oleh ruas selatan yang membentang dari Terminal Tamanan ke arah timur untuk kemudian menyeberangi sungai sampai ke persimpangan tiga Jalan Perintis Kemerdekaan.

2) Pengembangan jalan lingkaran timur.

Jalan Lingkaran Timur direncanakan sebagai pengembangan tahap ke II. Jalan lingkaran ini mempunyai trase dari wilayah Utara tepatnya dari jalan Arteri Primer sebelum Gudang Garam, metingkar ke Timur memotong jalan yang menuju Gampengrejo, melintasi perlimaan Gumul, membelok ke Selatan melewati Kecamatan Pesantren dan membelok ke Barat hingga menyambung dengan ruas Jalan Arteri Primer ke arah Tulungagung.

3) Pengembangan Jalan Lingkaran Luar.

Pengembangan jalan lingkaran luar direncanakan sebagai konsep pengembangan untuk jangka sangat panjang yaitu untuk masa 30 tahun mendatang. Jalan lingkaran ini direncanakan mempunyai trase melingkar di luar wilayah Kota Kediri.

**b. Terminal Penumpang**

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 tahun 2009, terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jarinya transportasi.

Menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009, fungsi utama dari terminal adalah sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Untuk terminal penumpang Kota Kediri memiliki terminal tipe A yang berada di jalan Semeru Kota Kediri. Terminal ini terletak di barat Kota Kediri. Selain itu Kota Kediri memiliki satu sub terminal dan delapan pangkalan. Kemudian untuk halte di Kota Kediri terdapat sembilan halte pemberhentian, dimana delapan diantaranya berada di jalan nasional dan satu di jalan provinsi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 31 tahun 1995 Terminal tipe A berfungsi untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan atau Antar Lintas Batas Negara, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan.

Untuk terminal Kota Kediri sendiri sesuai dengan Peraturan Menteri juga melayani kendaraan umum yaitu angkutan Antar Kota

Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan lokal atau Angkutan kota. Untuk mengatur kelancaran Dinas Perhubungan Kota Kediri pengaturan trayek-trayek yang melewati terminal tamanan Kota Kediri ini.

#### 2.4. Moda Kereta Api

Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, definisi dari kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api sendiri terdiri dari lokomotif, kereta, dan gerbong. Lokomotif merupakan kendaraan rel yang dilengkapi dengan mesin penggerak dan pemindah tenaga kepada roda - roda dan khusus digunakan untuk menarik kereta penumpang dan atau gerbong barang. Kereta merupakan salah satu rangkaian dari kereta api yang berfungsi untuk mengangkut penumpang. Sedangkan rangkaian yang digunakan untuk mengangkut barang atau binatang disebut gerbong.

Di dalam Peraturan Pemerintah nomor 69 tahun 1998 menyebutkan bahwa moda transportasi kereta api memiliki karakteristik dan keunggulan khusus. Beberapa keunggulan dari kereta api adalah kemampuannya dalam mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan

ruang, memiliki faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien untuk angkutan jarak jauh.

Di Kota Kediri sendiri moda kereta api menjadi moda kedua yang dikembangkan oleh Dinas Perhubungan untuk akses dari dan ke Kota Kediri. Kota Kediri mempunyai stasiun kereta api yang berada di jalan Stasiun Kota Kediri dan berada tepat di pusat Kota Kediri. Stasiun Kota Kediri sendiri merupakan stasiun kelas 2 yang termasuk dalam Daerah Operasi VII Madiun.

Stasiun Kota Kediri sendiri saat ini melayani banyak rute perjalanan yang sebagian besar adalah kota-kota besar di pulau Jawa, seperti Surabaya, Jakarta, Bandung, Malang. Sehingga untuk akses dari dan ke Kota Kediri memiliki alternatif melalui moda kereta api ini.

Untuk saat ini arah pengembangan stasiun kereta api yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Kediri berupa pembangunan akses baru ke stasiun dengan membangun pintu masuk stasiun di sebetah Utara stasiun. Hal ini akan memudahkan akses ke stasiun dan mengurangi beban di jalan Dhoho akibat pintu stasiun saat ini yang langsung mengakses ke Jalan Dhoho.

## **2.5. Rute Angkutan Umum**

Dalam sistem transportasi besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan. Pergerakan berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut jelas

membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem makro kedua yang di kenal dengan sistem jaringan yang meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus dan kereta api, bandara dan pelabuhan laut. Interaksi antar sistem kegiatan dan sistem jaringan yang menghasilkan pergerakan manusia dan barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan atau orang (pejalan kaki). yang aman, cepat, nyaman, murah dan handal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Seperti yang diungkapkan oleh Munawar (2005:1) maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan

Dalam menciptakan sistem rakayasa dan manajemen lalu lintas yang baik Dinas Perhubungan Kota Kediri membuat sebuah rekayasa lalu lintas berupa penentuan rute lalu lintas yang akan digunakan untuk akses transportasi, baik itu transportasi umum maupun transportasi pribadi. Kemudian untuk menentukan rute angkutan umum Dinas Perhubungan Kota Kediri memiliki konsep dengan mengoptimalkan jalan yang ada. Disini peneliti memfokuskan kepada rute angkutan umum.

Yang pertama Untuk rute angkutan umum Dinas Perhubungan membagi menjadi angkutan bertrayek dan angkutan tidak bertrayek. Untuk angkutan bertrayek dibedakan menjadi layanan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Untuk rute jalur yang melewati Kota Kediri secara spesifik diarahkan ke pinggiran Kota Kediri melalui jalur barat. Secara umum rute yang dilewati melalui Jalan Supit Urang, Jalan S. Mangun Wijaya dan Jalan dr Saharjo.

Yang kedua rute angkutan kota, rute angkutan kota ini dibagi menjadi sembilan trayek dimana semuanya mencakup wilayah Kota Kediri. Sembilan trayek angkutan Kota Kediri ini digolongkan menjadi trayek A sampai trayek I. untuk trayek A melayani jurusan Ngronggo – Selomangleng, trayek B Katang – Selomangleng, trayek C ngronggo – Putih Permai, trayek D Tempurejo – Mrican, trayek E Katang – Blabak, trayek F pasar Banjaran – Terminal tamanan, trayek G Terinal Tamanan – Pasar Bawang, trayek H Wonorejo – Mrican, trayek I Blabak – Gumul. Semua trayek melayani dari arah sebaliknya.

Jumlah total armada yang beroperasi berjumlah 60. Mengingat banyaknya trayek yang dilalui jumlah tersebut tergolong sedikit, bahkan untuk trayek C dan D hanya mempunyai masing-masing 2 angkutan umum. Diharapkan untuk ke depannya pemerintah

Kota Kediri bisa menyediakan angkutan umum yang lebih banyak sehingga dapat mempermudah akses transportasi di Kota Kediri.

### **3. Faktor-Faktor yang mempengaruhi Dinas Perhubungan dalam Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Kediri**

Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi Dinas Perhubungan Kota Kediri dalam penyelenggaraan sistem transportasi Kota Kediri bisa berjalan dengan baik dan lancar. Dukungan dari semua pihak yang berkaitan dengan perencanaan sistem transportasi ini sangat mempengaruhi, antara lain, dinas-dinas terkait seperti Dinas Perhubungan, Bappeko, dinas Pekerjaan Umum, Kepolisian maupun masyarakat Kota Kediri sangat mempengaruhi kelancaran pelaksanaan sistem transportasi di Kota Kediri ini.

Seperti yang dikemukakan oleh Warpani (1990:4) mengenai permasalahan transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti manusia, ekonomi, fisik, sarana dan prasarana, administrasi. Seperti halnya dalam perencanaan sistem transportasi juga demikian faktor-faktor yang mempengaruhi seperti faktor manusia atau sumber daya manusia, faktor ekonomi dimana dalam menentukan perencanaan sistem transportasi Kota Kediri pertimbangan utama adalah faktor ekonomi, kemudian faktor fisik, sarana dan prasarana dimana pemerintah sebagai penyedia pelayanan

publik mengupayakan semaksimal mungkin tersedianya sarana dan prasarana dalam menunjang sistem transportasi yang baik bagi kota.

Permasalahan-permasalahan tersebut secara langsung terkait dengan sistem transportasi dimana faktor-faktor manusia, ekonomi, fisik, sarana dan prasarana, administrasi juga mempengaruhi langsung pelaksanaan sistem transportasi di Kota Kediri. Sumber daya manusia mempunyai pengaruh yang sangat penting karena dalam menerapkan sistem transportasi dibutuhkan sumber daya manusia yang baik demi kelancaran pelaksanaan program tersebut. Kemudian yang merupakan pertimbangan utama adalah faktor ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi Kota Kediri akan memberikan kontribusi seperti meningkatnya pendapatan Kota Kediri secara langsung akan menambah anggaran untuk pelaksanaan sistem transportasi ke arah yang lebih baik disamping faktor-faktor teknis yang lainnya.

Begitu pula dengan perencanaan system transportasi di Kota Kediri masih mempunyai banyak permasalahan yang secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi pelaksanaan perencanaan system transportasi di Kota Kediri. Dengan kata lain faktor-faktor seperti faktor ekonomi, manusia, sarana dan prasarana sangat mempengaruhi pelaksanaan program ini, dimana faktor-faktor tersebut memegang peranan penting dan vital dalam menentukan kelancaran dan keberhasilan program tersebut.

### 3.1. Faktor Pendukung

Faktor pendukung adalah faktor yang mempengaruhi dalam menyelenggarakan sistem transportasi yang baik di Kota Kediri. Faktor-faktor ini peneliti kelompokkan menjadi dua kelompok, diantaranya Faktor pendukung internal dan eksternal, faktor penghambat internal dan eksternal.

Faktor pendukung internal merupakan faktor yang mendukung penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri yang berasal dari internal Dinas Perhubungan Kota Kediri. Faktor pendukung eksternal adalah faktor yang mendukung penyelenggaraan sistem transportasi yang berasal dari luar Dinas Perhubungan Kota Kediri.

#### a. Internal

Faktor-faktor yang menjadi pendukung internal yang peneliti peroleh adalah Sumber Daya Manusia (SDM) di Dinas Perhubungan yang sudah berpengalaman dan memiliki pengetahuan di bidang perhubungan. Hal ini seperti yang dikatakan oleh Bapak Hari Ediyanto bahwa pegawai Dinas Perhubungan sering mengikuti pelatihan-pelatihan baik itu di tingkat provinsi maupun di tingkat nasional. Dengan seringnya mengikuti pelatihan seperti itu diharapkan dapat meningkatkan kualitas SDM pegawai Dinas Perhubungan.

Hal ini sangat penting mengingat permasalahan transportasi semakin kompleks dan menjadi kunci utama keberhasilan pembangunan

daerah. Sehingga dibutuhkan pegawai yang terlatih dan terdidik untuk menciptakan sistem transportasi yang baik.

### **b. Eksternal**

Faktor pendorong eksternal adalah berkaitan dengan koordinasi dengan dinas-dinas terkait. Mengingat Dinas Perhubungan tidak bekerja sendiri, untuk masalah infrastruktur Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan dinas Pekerjaan Umum, kemudian untuk manajemen lalu lintas Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan DLLAJ dan Kepolisian.

Seperti dikatakan oleh bapak Hari Ediyanto Dilihat dari lancarnya sistem transportasi di Kota Kediri merupakan indikasi bahwa koordinasi dengan dinas terkait terjalin cukup baik. Masyarakat Kota Kediri juga berperan serta dalam mendukung kelancaran transportasi di Kota Kediri ini.

### **3.2. Faktor Penghambat**

Faktor penghambat adalah faktor yang menghambat penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri yang menjadi masalah atau kendala bagi Dinas Perhubungan Kota Kediri. Faktor penghambat juga dikelompokkan menjadi dua yaitu penghambat internal dan eksternal.

faktor penghambat internal adalah faktor yang menghambat penyelenggaraan sistem transportasi yang berasal dari internal atau dalam Dinas Perhubungan Kota Kediri. Faktor penghambat eksternal

adalah faktor yang menghambat penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri yang datang dari luar Dinas Perhubungan Kota Kediri.

**a. Internal**

Faktor yang menjadi penghambat dalam penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri adalah belum menerapkannya teknologi dalam pengaturan maupun pengawasan sistem transportasi di Kota Kediri. Seperti Intellegent Transport System (ITS), Traffic Camera, kemudian Control Room, website. Dalam penerapan teknologi seperti itu memang dibutuhkan anggaran yang sangat besar. Dengan kemampuan anggaran Kota Kediri saat ini masih belum mempunyai rencana penerapan sistem teknologi tersebut. Hal tersebut disampaikan oleh Bapak Hari Ediyanto. Namun demikian diharapkan tanpa menggunakan teknologi modern Dinas Perhubungan Kota Kediri tetap mampu menyelenggarakan sistem transportasi yang baik.

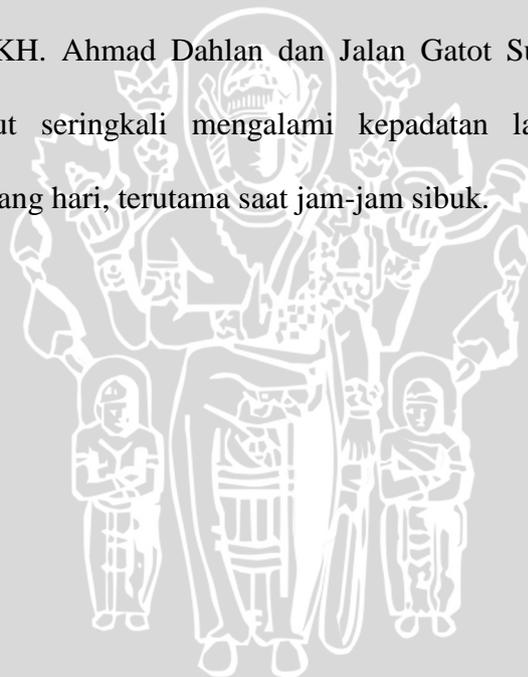
**b. Eksternal**

Permasalahan tersebut muncul karena adanya beberapa faktor penghambat eksternal diantaranya adalah pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan kendaraan bermotor yang belakangan ini meningkat cukup tajam, tanpa diimbangi dengan pertumbuhan jalan maka saat ini Kota Kediri sering mengalami kemacetan.

Kota Kediri memiliki jalan primer yang tidak panjang dan lebar, dimana jalan-jalan primer tersebut penting bagi Kota Kediri

untuk menghubungkan dengan kota-kota besar seperti Surabaya. Akibatnya jalan-jalan primer di Kota Kediri seringkali mengalami kemacetan karena kepadatan lalu lintas.

Arus lalu lintas antar kota yang melewati Kota Kediri sebenarnya sudah diarahkan dengan cukup baik dengan melewati pinggir kota, namun karena memang jalan yang dilewati kurang mampu menampung lalu lintas yang cukup padat dapat mengakibatkan kemacetan seperti pada jalan Urip Sumoharjo, jalan KH. Ahmad Dahlan dan Jalan Gatot Subroto. Jalan-jalan tersebut seringkali mengalami kepadatan lalu lintas hampir sepanjang hari, terutama saat jam-jam sibuk.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan penulisan dari bab I hingga bab IV dapat disimpulkan mengenai Sistem Transportasi di Kota Kediri Dalam Rangka Menunjang Aksesibilitas antar Wilayah sebagai berikut :

1. Sistem transportasi Kota Kediri terbagi menjadi tiga yaitu : moda jalan, moda kereta api dan Rute transportasi. Moda jalan berupa sarana dan prasarana jalan yang disediakan oleh pemerintah berupa jalan raya dimana bertujuan untuk memudahkan akses transportasi di Kota Kediri. Kemudian moda kereta api terdapat satu stasiun, dimana stasiun Kota Kediri ini saat ini menjadi moda transportasi yang dikembangkan oleh pemerintah Kota Kediri. Yang ketiga adalah rute lalu lintas Kota Kediri, rute lalu lintas Kota Kediri diarahkan menuju pinggiran Kota Kediri bertujuan untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas di pusat kota. Pemilihan rute angkutan penumpang melalui pinggiran Kota Kediri ini diharapkan dapat mempermudah akses transportasi menuju Kota Kediri sekaligus mengurangi kepadatan lalu lintas di dalam Kota Kediri sendiri. Dinas Perhubungan menyiapkan sarana dan prasarana jalan, dimana sarana dan prasarana jalan ini mempunyai peran yang sangat penting dalam penyelenggaraan sistem transportasi di Kota Kediri. Sampai saat ini peran

Dinas Perhubungan Kota Kediri sudah cukup baik dengan tanggap akan kebutuhan sarana dan prasarana Transportasi.

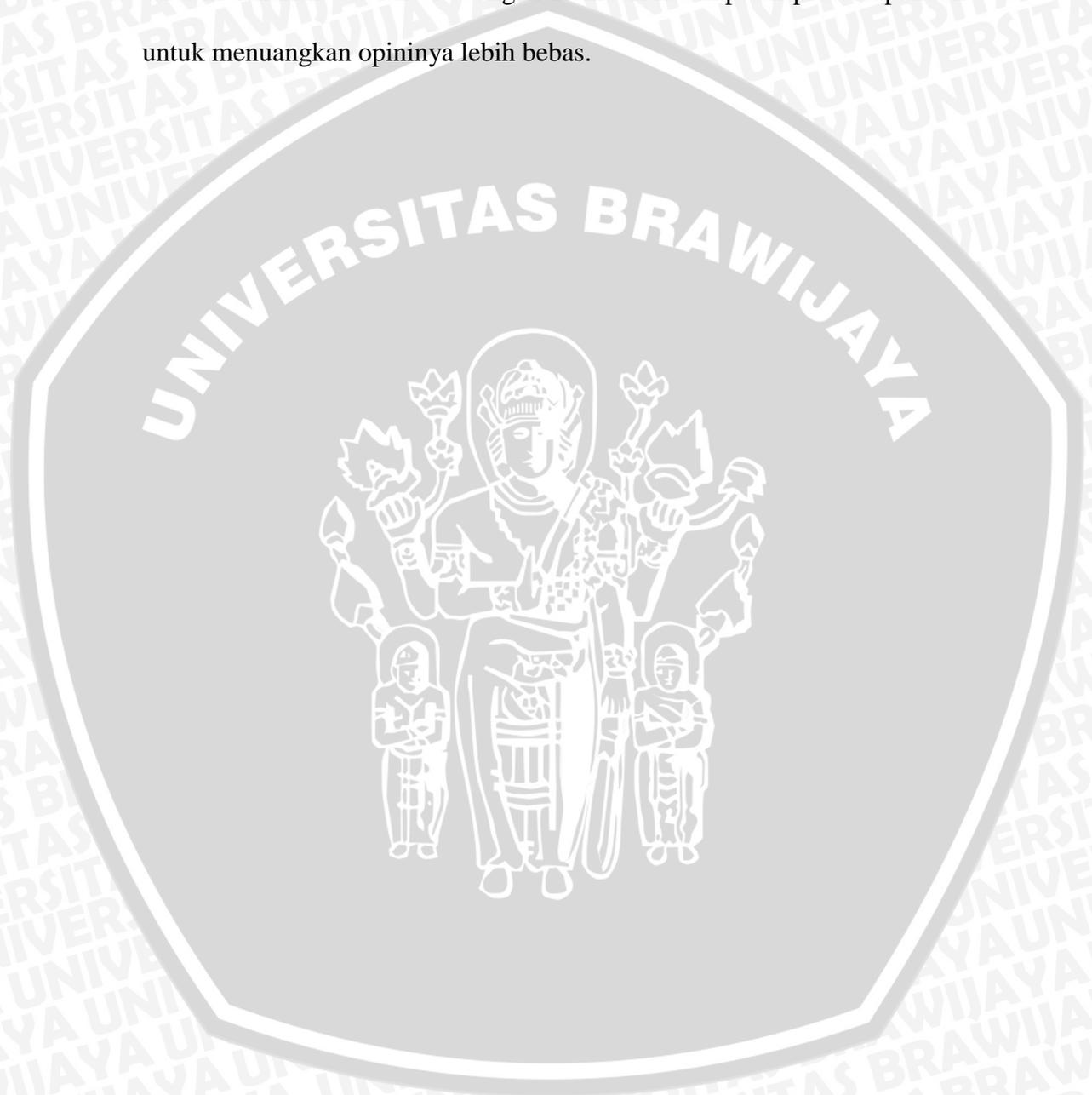
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam Rangka Menunjang Aksesibilitas antar Wilayah yaitu adanya dukungan dari berbagai pihak diantaranya Pemerintah Kota Kediri, Pemerintah Provinsi, pihak swasta dan masyarakat Kota Kediri. Disamping itu kemudahan akses transportasi di Kota Kediri ini sangat dibutuhkan oleh daerah lain sehingga pemerintah Kota Kediri berupaya semaksimal mungkin menyediakan sarana dan prasarana transportasi seperti jalan dan jembatan sebaik mungkin. Kemudahan akses transportasi di Kota Kediri ini akan mempengaruhi banyak aspek seperti aspek ekonomi, sosial dan budaya. Aspek ekonomi memberikan kontribusi dalam pendistribusian kekayaan daerah, sedangkan Aspek sosial, budaya dan politik lebih kepada kemudahan mendapatkan pelayanan. Selain itu terdapat faktor pengambat yaitu pertumbuhan penduduk di Kota Kediri yang semakin besar dari tahun ke tahun tapi tidak diimbangi dengan pertumbuhan sarana dan prasarana jalan, sehingga mengakibatkan kemacetan di sejumlah tempat di Kota Kediri.

## B. SARAN

Setelah menulis hasil penelitian ini, maka saran yang diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

1. Untuk Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Kediri untuk lebih meningkatkan kualitas sarana dan prasarana jalan di Kota Kediri. Hal ini penting karena masyarakat Kota Kediri memerlukan sarana dan prasarana jalan yang baik agar transportasi di Kota Kediri lancar mengingat Kota Kediri diprediksikan akan mengalami kemacetan di masa yang akan datang. Perlunya membuka jalan baru untuk menambah rute alternatif sehingga masyarakat mempunyai banyak pilihan rute alternatif.
2. Untuk angkutan umum di Kota Kediri peneliti menyarankan agar penambahan armada segera dilakukan, terutama untuk angkutan kota. Karena dengan semakin banyaknya masyarakat Kota Kediri yang memerlukan sarana dan prasarana transportasi bisa memberikan opsi kepada masyarakat serta untuk ke depannya dapat mengurangi kemacetan dan mengurangi jumlah kendaraan pribadi.
3. Untuk masyarakat Kota Kediri diharapkan ikut membantu kegiatan pemerintah terutama masalah sistem transportasi supaya menciptakan keadaan yang kondusif dan berperan aktif memberikan masukan kepada pemerintah agar penerapan sistem transportasi di Kota Kediri sehingga tercapai tujuan yang diharapkan.

4. Untuk penelitian yang akan datang hendaknya mengkaji permasalahan yang berasal dari aspek lain dan memperluas item-item yang mendukung serta melakukan wawancara dengan memberi kesempatan pada responden untuk menuangkan opininya lebih bebas.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 1998. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Abdul, Kadir, Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung : Citra Aditya.
- Arsyad, L. 1999. *Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi Daerah*. Edisi Pertama. Yogyakarta: BPFE.
- Jogiyanto, H.M. 2005, *Analisa dan Desain Sistem Informasi: Pendekatan Terstruktur Teori dan Praktik Aplikasi Bisnis*. Yogyakarta: ANDI.
- Manullang, M. 1996. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota, Teori dan Konsep Dasar*. Bandung: Tarsito.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Moloeng, J.Lexy. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit PT Remaja Rosdakarya.
- Morlok, E.K. 1988, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta Pusat: Erlangga.
- Riyadi & Deddy Supriadi Bratakusumah. 2004. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Siagian, Sondang P. 1996. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara.

Siagian, Sondang P. 2003. *Administrasi Pembangunan : Konsep, Dimensi, dan Strateginya*. Jakarta : Bumi Aksara.

Tjokroamidjojo, Bintoro. 1996. *Perencanaan Pembangunan*. Jakarta: Toko Gunung Agung.

Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung

Tamin, O.Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi kedua. Bandung: Institut Teknologi Bandung.

Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.

Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 69 tahun 1998 tentang Sarana dan Prasarana Kereta Api

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

# LAMPIRAN



## Lampiran 1. Surat Keterangan Penelitian di Dinas Perhubungan kota Kediri



PEMERINTAH KOTA KEDIRI  
DINAS PERHUBUNGAN  
KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA

Jalan Semeru Nomor 55 Telepon (0354) 780640 Kediri

**Surat Keterangan**  
Nomor: 028/ /419.46/2013

Bersama surat ini menerangkan bahwa mahasiswa :

Nama : Frendy Puji Hermawan

Nim : 0710310097

Jurusan : Ilmu Administrasi Publik

Universitas : Brawijaya

Judul Skripsi : Sistem Transportasi di Kota Kediri dalam Rangka Menunjang  
Aksesibilitas antar Wilayah

Telah melaksanakan penelitian di Dinas Perhubungan kota Kediri.  
Demikian surat ini dibuat harap menjadi maklum.

Kediri, 4 November 2013

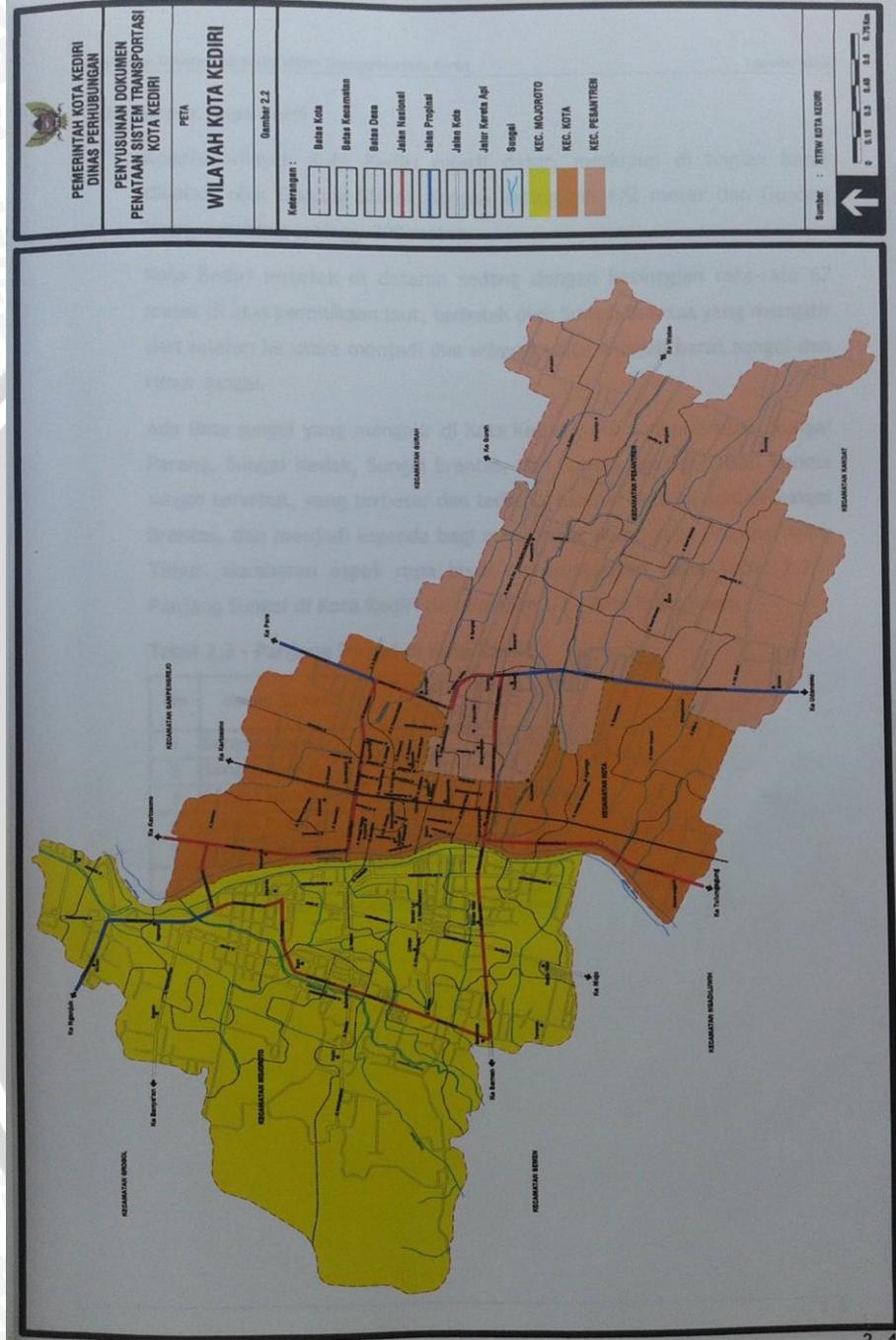
Pt. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN  
KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KOTA  
KEDIRI



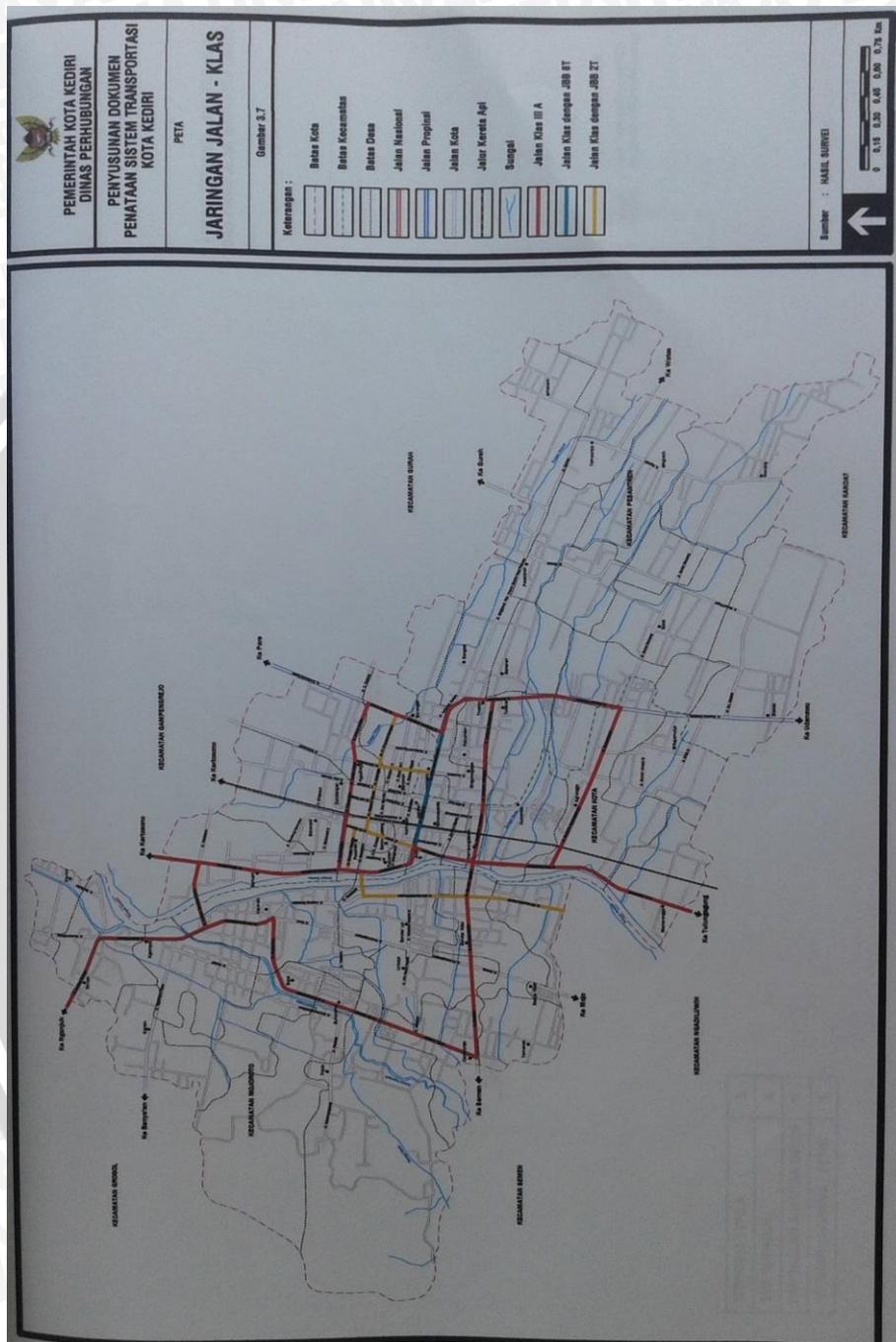
**ERD JUDIONO, SH, MM**  
Pembina Tingkat I  
NIP. 19610224 198603 1 011



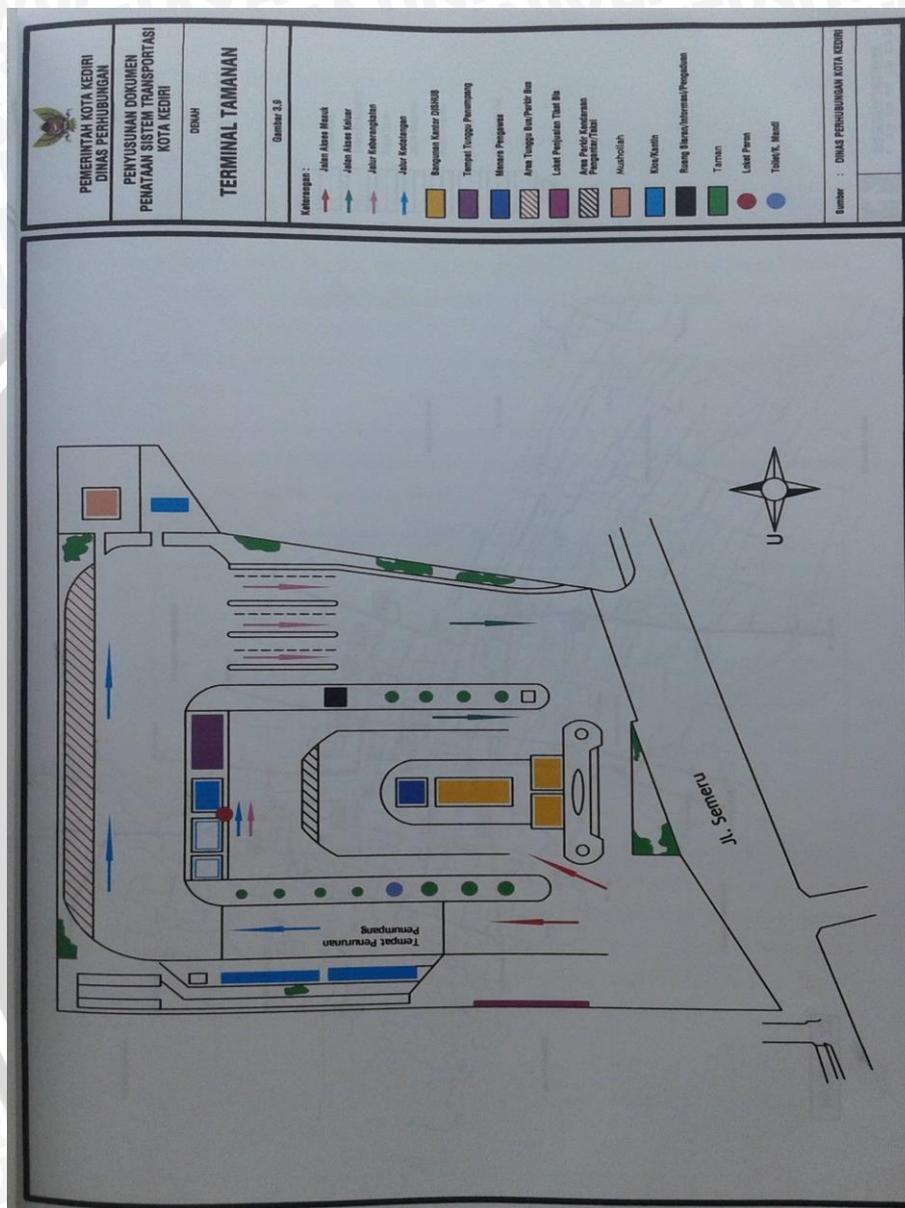
### Lampiran 3. Peta Wilayah Kota Kediri



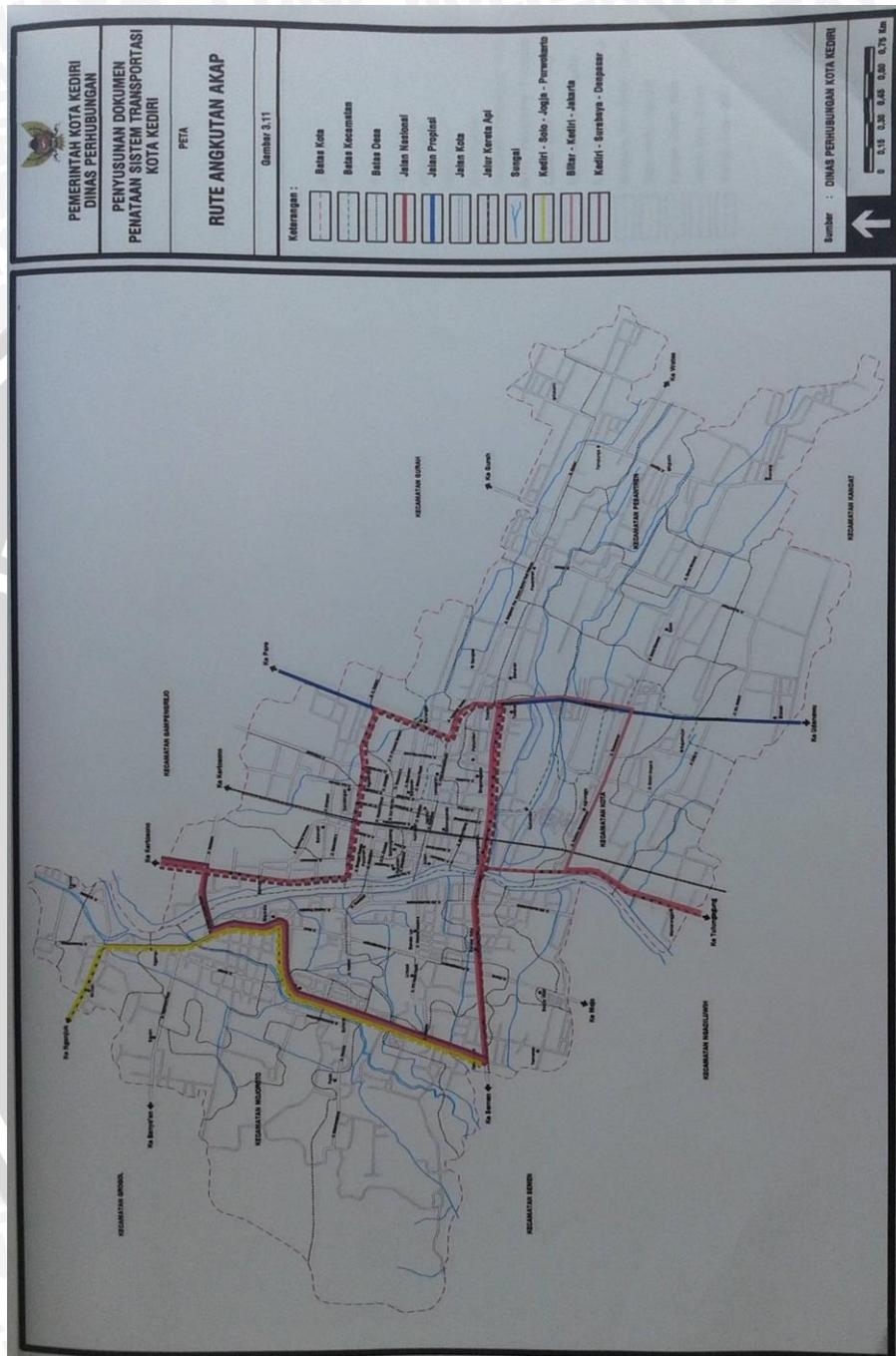
### Lampiran 4. Peta Jaringan Jalan - Klas



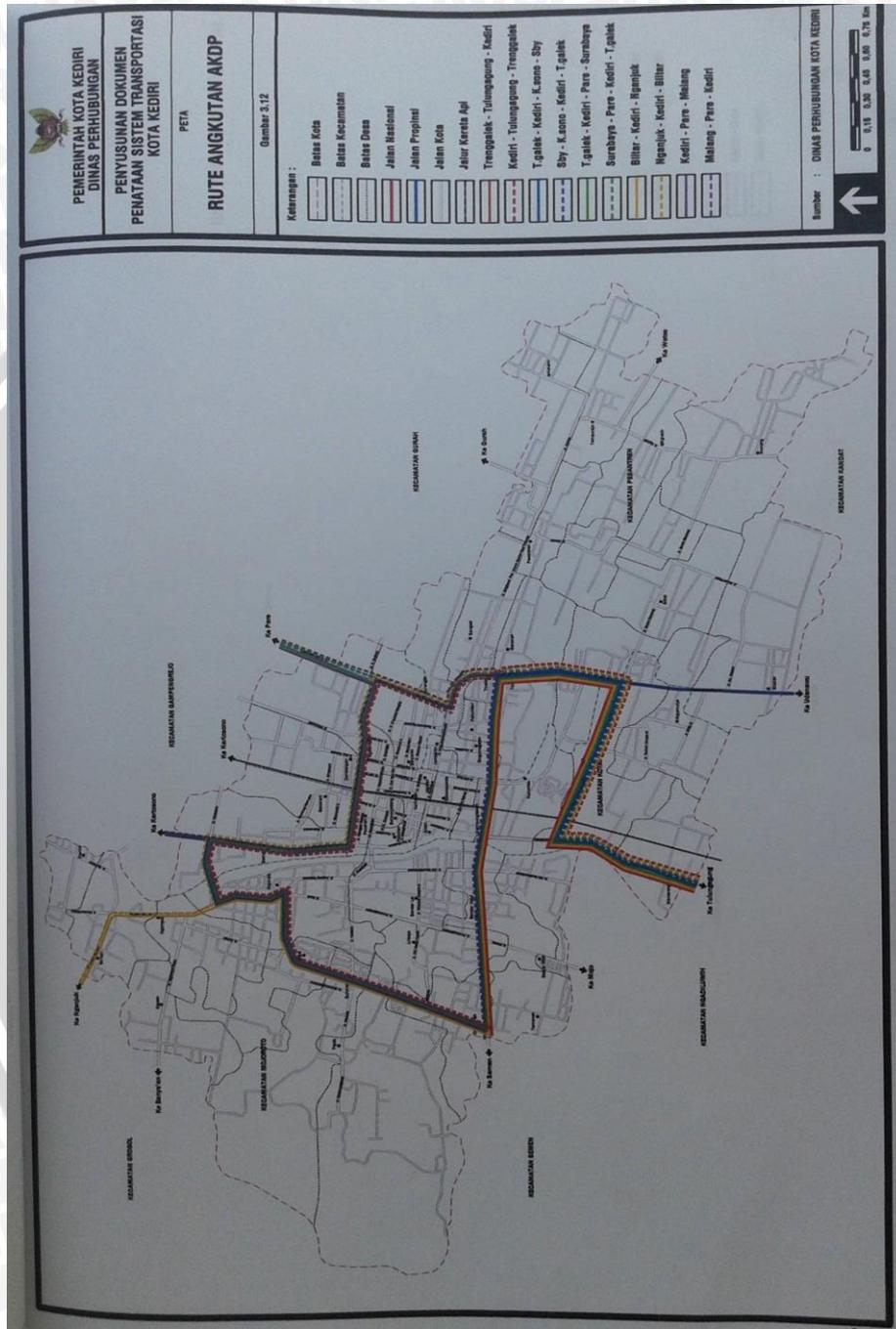
Lampiran 5. Denah Terminal Taman kota Kediri



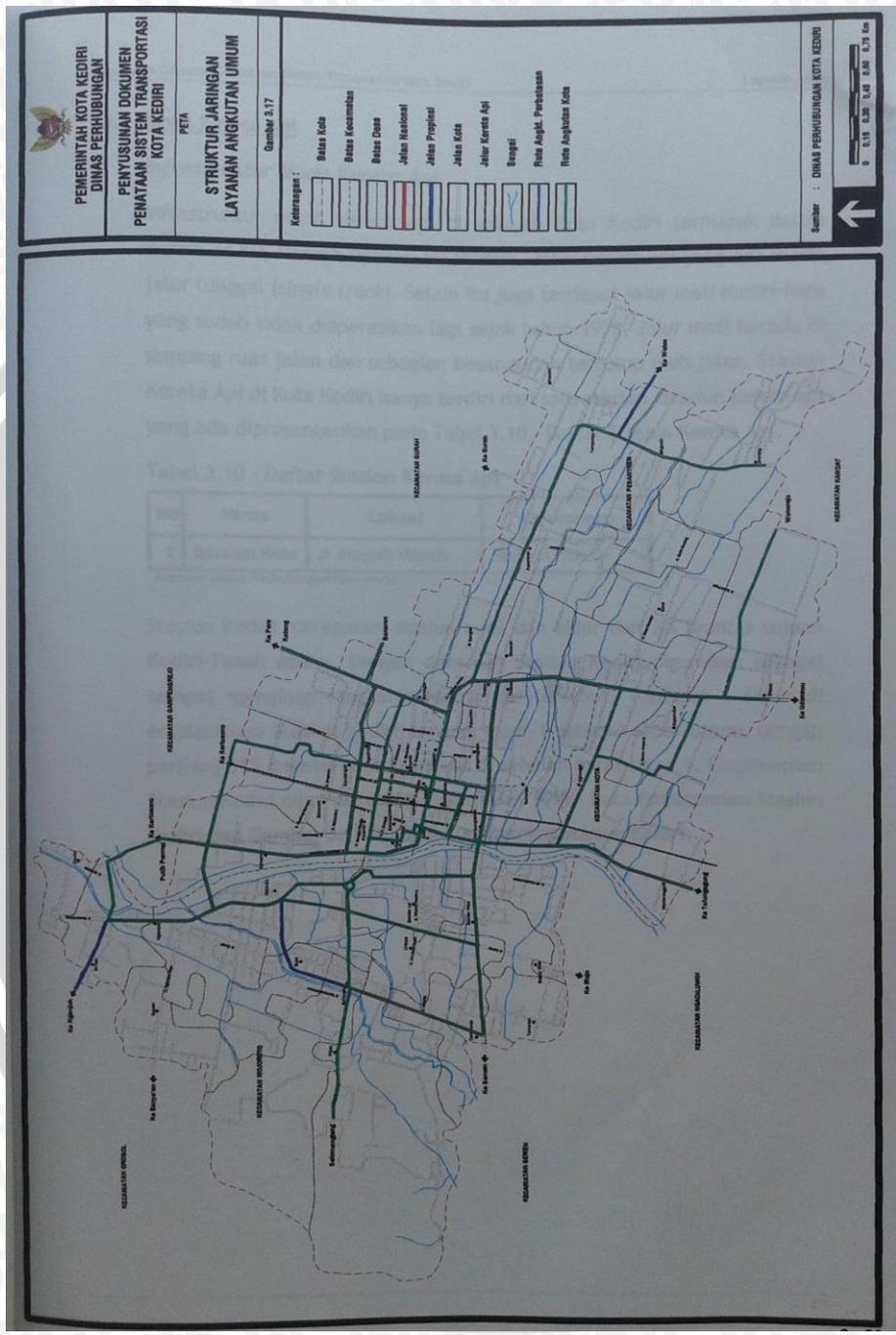
Lampiran 6. Peta Rute angkutan AKAP



### Lampiran 7. Peta Rute Angkutan AKDP



### Lampiran 8. Peta Struktur Jaringan Layanan Angkutan Umum



**Lampiran 9. Dokumentasi**



Akses Jalan Stasiun Kota Kediri



Stasiun Kota Kediri



Terminal Tamanan



Foto rambu peringatan pada persilangan rel kereta api



Angkutan Kota Kediri

