

**Menurunnya Jumlah Angkutan Kota  
Jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017**

**(JURNAL)**

**Oleh**

**Rahma Dyan Puspita**



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

## Menurunnya Jumlah Angkutan Kota Jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017

Rahma Dyan Puspita, Sudarmi<sup>2</sup>, Edy Haryono<sup>3</sup>

FKIP Universitas Lampung. Jl Prof Dr Soemantri Brojonegoro No. 1 Bandar Lampung

\*email: rahmadyanpuspita@gmail.com. Telp. : +6281957007946

*Received: Jul, 16<sup>th</sup> 2018*

*Accepted: Jul, 16<sup>th</sup> 2018*

*Online Published: Jul, 18<sup>th</sup> 2018*

This research was purposed to obtain information on the causes of the decreasing in the number of city transport Metro-Kampus route that operates in Metro City at year 2017. The research method used are descriptive explorative method. Population were 16 drivers of city transport, but just 8 drivers due to difficulties in taking the informant data. Data collection techniques used are field observation, interview, and documentation. Analysis technique used are qualitative descriptive technique. The result of research, according to city transport drivers route Metro-Kampus perception can be concluded that the increasing of private vehicle especially motorbike, the switching of society using online taxi-bike and because the majority of the campus area contains university students and students who have their own academic schedule or passenger is incidental which cause the decrease of city transport amount.

**Keywords:** campus, city transport, transportation

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus yang beroperasi di Kota Metro pada tahun 2017. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif eksploratif. Populasi berjumlah 16 orang sopir angkutan kota, namun hanya 8 sopir dikarenakan kesulitan dalam pengambilan data informan. Metode pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian, menurut persepsi sopir angkot jurusan Metro-Kampus dapat disimpulkan bahwa semakin bertambahnya kendaraan pribadi khususnya sepeda motor, beralihnya masyarakat menggunakan ojek *online* dan mayoritas daerah kampus berisi mahasiswa dan pelajar yang mempunyai jadwal akademik tersendiri atau penumpangnya bersifat insidental yang menjadi penyebab menurunnya jumlah angkot.

**Kata Kunci:** angkutan kota, kampus, transportasi

### **Keterangan :**

<sup>1</sup> Mahasiswa Pendidikan Geografi

<sup>2</sup> Dosen Pembimbing 1

<sup>3</sup> Dosen Pembimbing 2

## PENDAHULUAN

Fenomena geografi yang terjadi di permukaan bumi berkaitan erat dengan lokasi, yaitu tempat dimana fenomena ini berlangsung. Permukaan bumi yang memiliki karakteristik yang berbeda menjadikan setiap lokasi tidak sama. Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat sebagai alat angkut antar lokasi. Menurut Miro (2006 : 4) , “Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tersebut”.

Kota Metro merupakan salah satu daerah tingkat II di Lampung yang cukup berkembang setelah Kota Bandar Lampung. Perkembangan ini menjadikan Kota Metro sebagai pusat berbagai kegiatan, seperti kegiatan pendidikan, perekonomian, pelayanan, dan sosial sehingga Kota Metro menjadi daerah tujuan dari daerah di sekitarnya.

Kegiatan perekonomian yang terus berkembang di Kota Metro menyebabkan perubahan gaya hidup masyarakatnya. Perubahan tersebut terlihat dari makin sedikitnya jumlah angkot yang beroperasi. Jumlah tersebut dapat dilihat dari tabel berikut :

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

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

Sumber : Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Metro

Berdasarkan data sebelumnya, dapat dilihat hanya ada tiga rute trayek mikrolet angkutan kota yaitu rute Metro – Mulyojati, Metro – Kampus dan Metro – Tejosari. Hanya rute Metro – Kampus yang jumlah angkotnya berkurang. Dibandingkan dengan ketiga rute angkot yang

beroperasi dalam kota, di daerah sekitar rute Metro – Kampus merupakan daerah yang termasuk padat penduduk terutama mahasiswa dan pelajar. Seharusnya jumlah angkot rute Metro – Kampus meningkat, namun faktanya mengalami penurunan.

Berdasarkan pada pengakuan beberapa sopir angkot rute Metro-Kampus, saat ini mereka mengalami kesulitan mendapatkan penumpang. Mudah-mudahan mendapatkan kendaraan bermotor dengan membeli secara kredit menyebabkan jumlah pemakai kendaraan bermotor di Kota Metro semakin banyak, terutama pada kalangan mahasiswa di daerah kampus. Didasari pendapat dari Bambang Susantono (2014 : 58), “jika dibandingkan dengan mobil, modal membeli motor tidak terlalu besar. Apalagi melalui berbagai kemudahan kredit, setiap rumah tangga berpotensi memiliki lebih dari 1 unit”. Selain itu, teknologi transportasi juga kian berkembang dengan didukung teknologi telekomunikasi, menyebabkan munculnya transportasi umum yang dapat di pesan via *online*. Alasan pemilihan

moda transportasi cukup banyak, sesuai dengan apa yang dibutuhkan calon penumpang. Seperti pendapat yang dikemukakan oleh Tamin (2000), mengatakan bahwa “...penentuan pilihan jenis angkutan umum, orang mempertimbangkan faktor maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan...”. Kebutuhan yang beragam membuat semakin banyak moda transportasi umum baru yang bermunculan. Lain hal jika kebutuhan masyarakat berkaitan dengan waktu. Menurut Tamin (2000), yaitu “waktu terjadinya pergerakan sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitas sehari-harinya dan maksud perjalanan”. Ramai tidaknya kegiatan siswa dan mahasiswa juga turut berpengaruh, karena menurut para sopir jika hari libur akan sepi penumpang.

## **METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif eksploratif. Penelitian ini lebih mengarah pada penelusuran kemungkinan-kemungkinan yang terjadi dari gejala-gejala sosial maupun fisik untuk mengetahui bentuk gejala-gejala tersebut.

Populasi dalam penelitian ini adalah 16 sopir angkutan kota jurusan Metro-Kampus. Tidak ada pengambilan sampel dan termasuk dalam penelitian populasi karena jumlahnya tidak mencapai 100 informan. Namun, sulitnya mendapatkan data di lapangan dari rinforman karena alasan sopir mengejar target setoran yang mengharuskan sopir aktif mencari penumpang, sehingga dari 16 sopir angkot Metro-Kampus yang ada,

hanya 8 sopir yang bersedia diambil datanya. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi lapangan, wawancara dan teknik dokumentasi.

Observasi lapangan dilakukan untuk mengamati banyaknya pengguna kendaraan pribadi, keberadaan ojek *online* dan aktifitas daerah kampus di hari libur. Hal ini dilakukan agar data yang didapat lebih akurat, sehingga analisis yang dilakukan dapat dipertanggungjawabkan. Wawancara digunakan untuk memperoleh data primer yang didapatkan dari para sopir dan petugas. Teknik ini dilakukan secara langsung, bagaimana pendapat sopir tentang angkutan kota dan petugas tentang keadaan angkutan kota di Kota Metro. Selain itu juga

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

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik

deskriptif kualitatif, karena data empiris yang diperoleh berupa data kualitatif yang berwujud kata-kata dan bukan rangkaian angka serta tidak dapat diklasifikasikan. Analisis deskriptif kualitatif biasanya menggunakan kata-kata yang biasa disusun ke dalam teks yang diperluas, dan tidak menggunakan perhitungan matematis atau statistika sebagai alat bantu analisis.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Deskripsi Umum Daerah Penelitian

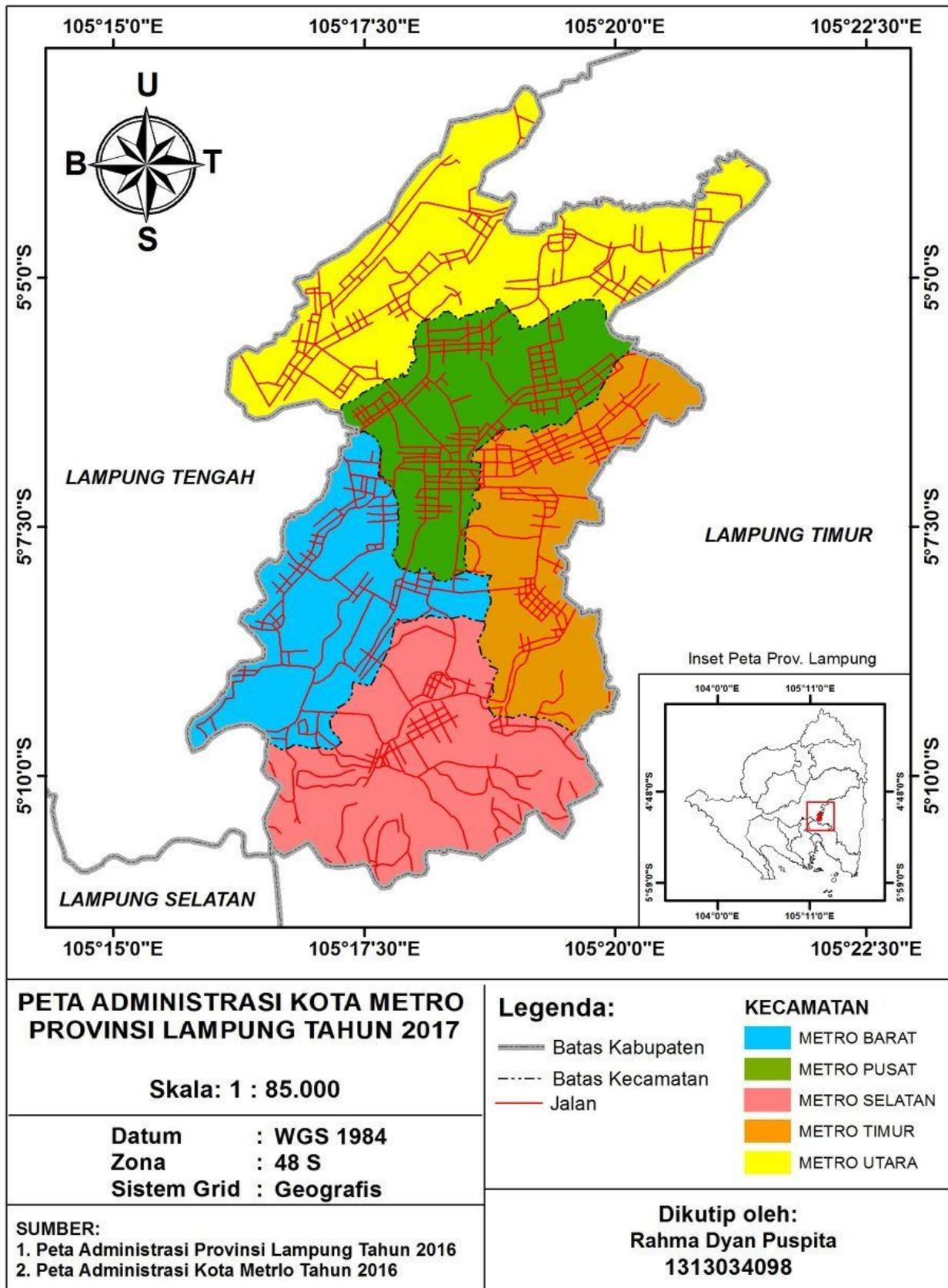
Secara geografis lokasi suatu daerah terbagi menjadi dua, yaitu lokasi *absolute* atau astronomis dan lokasi relatif. Penentuan lokasi *absolute* suatu daerah di muka bumi memakai sistem koordinat garis lintang dan garis bujur yang telah disepakati bersama dan derajat pada garis lintang dihitung dari garis ekuator ( $0^\circ$ ), sedangkan untuk garis bujur dihitung dari garis meridian nol atau garis meridian yang melalui kota Greenwich (Inggris). Berbeda dengan lokasi *absolute*, lokasi relatif lebih fleksibel dalam penentuan lokasinya, karena arti lokasi ini berubah-ubah sesuai dengan keadaan di daerah sekitarnya.

Lokasi daerah penelitian di Kota Metro jika dilihat secara astronomis berada pada  $105^\circ 17' \text{ BT} - 105^\circ 19' \text{ BT}$  dan  $5^\circ 6' \text{ LS} - 5^\circ 8' \text{ LS}$  di permukaan bumi. Secara geografis, dapat dijelaskan bahwa Kota Metro dengan luas daerah  $68,74 \text{ km}^2$  berada di Provinsi Lampung (BPS Kota Metro, 2017: 1). Pada bagian

Utara berbatasan dengan Lampung Tengah dan Lampung Timur, Selatan dan Timur Kota Metro berbatasan langsung dengan Kabupaten Lampung Timur, sedangkan pada bagian Barat berbatasan dengan Lampung Tengah.

Setiap kecamatan memiliki luas wilayah berkisar  $11 \text{ km}^2$  hingga  $19 \text{ km}^2$  dan keseluruhan berpusat pada Kecamatan Metro Pusat. Hal ini menandakan bahwa hampir seluruh kegiatan yang ada di Kota Metro bersifat terpusat atau ter-sentralisasi, seperti kegiatan pemerintahan, perekonomian, dan kegiatan administrasi.

Salah satu kebutuhan warga kota adalah angkutan kota sebagai alat transportasi. Angkutan kota dapat memudahkan masyarakat dalam berpindah antar lokasi di dalam kota. Selain itu, kendaraan umum juga di anggap lebih hemat dan ramah lingkungan dibandingkan dengan kendaraan pribadi.



Gambar 1. Peta Administrasi Kota Metro

## Hasil Penelitian dan Pembahasan

### Identitas Informan

Berdasarkan observasi lapangan yang telah dilakukan, dari 16 sopir angkot Metro-Kampus yang ada, hanya 8 sopir yang bersedia diwawancarai. Seluruh informan yang di wawancarai memiliki rentan usia yang berbeda-beda. Dari 8 orang responden, 3 orang berusia 48 tahun, 2 orang berusia 51 tahun, 2 orang berusia 35 tahun dan seorang lagi berusia 20 tahun.

### Persepsi Informan

Ada banyak faktor yang menyebabkan jumlah angkot jurusan Metro - Kampus mengalami

Semua sopir yang diwawancarai bertempat tinggal di Kota Metro dan tidak jauh dari daerah kampus. Beberapa sopir tinggal di Kecamatan Metro Timur, 4 orang bertempat tinggal di Kelurahan Iringmulyo, 3 orang di Kelurahan Tejoagung, dan hanya satu orang yang tinggal di Metro Barat di Kelurahan Banjarsari.

penurunan, berdasarkan persepsi sopir yang diwawancarai diantaranya sebagai berikut :

### Banyak Masyarakat Yang Memiliki Kendaraan Pribadi

Umumnya masyarakat yang tergolong memiliki perekonomian yang kurang baik dan belum mampu memiliki kendaraan sendiri cenderung lebih memilih kendaraan umum, seperti angkot. Namun, hal tersebut tidak menurunkan minat masyarakat yang lebih memilih untuk memiliki kendaraan pribadi.

Seperti yang telah diketahui dari data hasil penelitian yang di dapat dari Dishub Kota Metro, dalam kurun waktu tiga tahun terakhir yaitu tahun 2015-2017 menunjukkan jumlah kendaraan bermotor pribadi mengalami kenaikan yang signifikan dari tahun 2015 berjumlah 15.051 unit hingga tahun 2017 menjadi 48.082 unit. Kenaikan jumlah kendaraan pribadi di Metro dalam waktu tiga tahun mencapai sekitar 70%. Jumlah yang paling banyak adalah kategori kendaraan sepeda motor. Salah satu kemudahan yang

ditawarkan untuk memiliki kendaraan pribadi terutama sepeda motor yaitu banyaknya jasa yang menawarkan perkreditan.

Begitu juga dengan para mahasiswa dan pelajar saat ini banyak yang sudah difasilitasi kendaraan pribadi oleh keluarganya. Seperti persepsi salah satu sopir angkot, yang mengatakan bahwa "...sekarang ini angkot kampus lebih sepi menurut *aku* karena anak-anak kuliah dan sekolah di daerah kampus itu asalnya dari jauh-jauh, jadi yang dari kota sepi. *Kalo* dari jauh *kan* biasanya mereka ada yang nganterin atau udah bisa bawa kendaraan sendiri. Anak kosan saja sekarang udah banyak yang punya motor sendiri". Persepsi sopir angkot sebelumnya muncul karena mereka selalu mengamati daerah di sekitar kampus, sesuai dengan pernyataan yang dikemukakan oleh Bambang

Susantono (2014 : 58), bahwa “jika dibandingkan dengan mobil, modal membeli motor tidak terlalu besar. Apalagi melalui berbagai kemudahan kredit, setiap rumah tangga berpotensi memiliki lebih dari 1 unit”. Pendapat tersebut menyatakan tentang alasan jumlah sepeda motor yang terus bertambah lebih banyak dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya dan menyebabkan jumlah kendaraan pribadi meningkat tajam.

### **Masyarakat Lebih Memilih Ojek *Online***

Penggunaan *smartphone* sekarang ini sudah sangat banyak. Sejak munculnya kendaraan umum yang dapat di pesan via *online*, menjadikan semua permasalahan terkait kekurangan yang ada pada kendaraan umum dianggap dapat terselesaikan. Ojek *online* baru muncul di Metro pada awal tahun 2017, khususnya ojek motor.

Menurut salah satu sopir angkot yang menyesali adanya ojek *online*, mengatakan bahwa “baru-baru ini kan ada ojek *online*, ditambah semua orang jaman sekarang udah pake *smartphone*, jadi pada pindah ke ojek *online* itu. Sebenarnya merugikan kita juga ojek *online* itu”. Dari pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa para sopir angkot merasa telah dirugikan dengan adanya ojek *online*, karena pengguna angkot

Jalur angkot jurusan Metro-Kampus melewati hampir semua kampus dan sekolah di daerah kampus. Dari gambaran tersebut sudah jelas bahwa sebagian besar penumpang angkot jurusan ini adalah mahasiswa dan pelajar. Pengguna angkot di daerah sekitar kampus di Metro akhirnya semakin berkurang akibat peralihan minat masyarakat menggunakan kendaraan sendiri.

menjadi berkurang tentunya. Sesuai dengan yang telah dikemukakan oleh Tamin (2000), bahwa “...penentuan pilihan jenis angkutan umum, orang mempertimbangkan faktor maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan...”. Berdasarkan teori tersebut, banyak yang harus masyarakat pertimbangkan dalam memilih jenis angkutan umum, bergantung pada kebutuhannya. Berdasarkan kemudahan yang ditawarkan oleh ojek *online* di atas, kecepatan akses untuk menjemput dan mengantar penumpang memang lebih praktis dibandingkan dengan angkot karena bagi masyarakat yang bertempat tinggal jauh dari jalur angkot, perlu berjalan untuk naik angkot. Hal ini yang menyebabkan masyarakat lebih memilih menggunakan ojek *online*.

### **Penumpang Angkot Jurusan Metro-Kampus Hanya Bersifat Insidental**

Daerah yang di lalui angkot jurusan Metro-Kampus, dikenal dengan nama daerah kampus karena di sekitarnya banyak terdapat kampus perkuliahan dan juga sekolah.

Diantaranya seperti kampus IAIN, Universitas Muhammadiyah, STKIP PGRI, SMPN 4, SMPN 2, SMKN 1, SMKN 3, MAN 1 dan MAN 2. Setiap kampus dan sekolah memiliki

jadwal akademik yang telah ditentukan. Tidak setiap hari kampus dan sekolah memiliki kegiatan. Seperti pada hari Minggu yang hampir semua kegiatan kampus dan sekolah ditiadakan. Ketika waktu libur, hampir di setiap sudut jalan terlihat sepi. Seperti yang dikatakan oleh salah satu sopir angkot jurusan Metro-Kampus, ia mengatakan bahwa "...kadang kita sehari cuma dapat uang makan saja, sisanya buat setoran. Apalagi *kalo* anak kuliah pada libur ditambah anak sekolahan juga. Susah sekarang". Kesulitan yang dialami sopir angkot yaitu pada hari libur, karena penumpang angkot cenderung lebih sedikit di bandingkan dengan hari biasa, bahkan terkadang tidak ada penumpang sama sekali.

Selain itu sopir lainnya juga mengatakan bahwa "sepi mba, kadang sambil nunggu penumpang saya bisa tinggal ngopi dulu di warung". Berdasarkan pengakuan tersebut, sudah dapat tergambar

keadaan penumpang yang sepi. Seperti yang telah dikemukakan Tamin (2000), bahwa "waktu terjadinya pergerakan sangat bergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitas sehari-harinya dan maksud perjalanan". Hanya waktu-waktu tertentu jumlah penumpang lebih banyak dari biasanya. Terutama penumpang dengan tujuan ke Metro yang cenderung lebih banyak dari pada dengan tujuan ke daerah kampus. Sedikitnya penumpang dari Metro ke kampus menandakan bahwa para mahasiswa dan pelajar di kampus berkemungkinan berasal dari luar daerah selain Kota Metro. Sehingga dapat dikatakan bahwa penumpang angkot di daerah kampus bersifat insidental karena adanya jadwal akademik yang berlaku. Ada waktu dimana kegiatan di daerah kampus menjadi sepi. Sopir angkot yang kesulitan mendapatkan penumpang akan merasa rugi dan lebih memilih pekerjaan lain yang menurutnya lebih baik agar tidak dirugikan.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

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

Kendaraan Pribadi yang jumlahnya terus bertambah setiap tahun menjadi penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017.

Beralihnya masyarakat menggunakan ojek *online* sejak kemunculannya pada awal tahun 2017 menjadi penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017.

Adanya penumpang yang bersifat insidental di daerah kampus menjadi penyebab menurunnya jumlah angkutan kota jurusan Metro-Kampus di Kota Metro Tahun 2017.

Sehingga dapat disimpulkan dari hasil penelitian ini, bahwa semakin bertambahnya kendaraan pribadi

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

### Saran

Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi sudah tidak dapat dihindari dan dikontrol. Sehingga bagi sopir angkutan kota, sebaiknya tetap harus memperbaiki kondisi angkot agar menarik minat penumpang.

Bagi para sopir angkot sebaiknya memfokuskan operasi pada titik-titik tempat keramaian di sekitar jalur Metro - Kampus untuk memaksimal-

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

kan jumlah penumpang, karena ojek *online* masih dapat menjangkau tempat-tempat sepi dan terpencil.

Para sopir angkot perlu menyiasati kondisi penumpang yang tidak tentu. Seperti mengatur jadwal dengan sopir lainnya untuk secara bergantian mengoprasikan angkot mereka pada waktu libur kampus dan/ atau sekolah.

### DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2014. *Transportasi Komprehensif dan Multi Moda*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita, Rahardjo. 2014. *Manajemen Pembanguna Transportasi*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Anonin. 2017. *Kota Metro Dalam Angka 2017*. Badan Pusat Statistik Kota Metro. Kota Metro.
- Miro, Fidel. 2006. *Perencanaan Trasportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Nur Nasution. 2004. *Manajemen Transportasi*. Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Suharsimi Arikunto. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*. PT Rineka Cipta. Jakarta.
- Sumadi. 2010. *Perkembangan Pemikiran dan Kajian Geografi. (Buku Ajar)*. FKIP Universitas Lampung. Bandar Lampung.
- Susantono, Bambang. 2014. *Revolusi Transportasi*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Penerbit ITB. Bandung.

