

SKRIPSI

**ANALISIS KEBERADAAN BECAK MOTOR TERHADAP
KEBUTUHAN TRANSPORTASI MASYARAKAT
DI KOTA KOTAMOBAGU**

OLEH

MOH. MUSLY MOKOGINTA

45 02 042 018



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
2010**

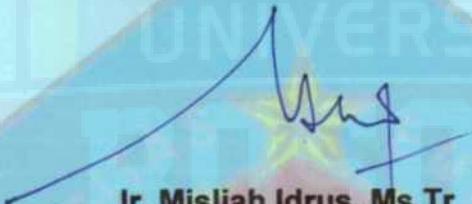


HALAMAN PENGESAHAN

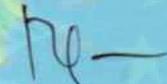
Judul Skripsi : ANALISIS KEBERADAAN BECAK MOTOR
(BENTOR) TERHADAP KEBUTUHAN
TRANSPORTASI MASYARAKAT DI KOTA
KOTAMOBAGU

Nama Mahasiswa : MOH. MUSLY MOKOGINTA
Stambuk : 45 02 042 018
Jurusan : PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas : TEKNIK

Disetujui Komisi Pembimbing


Ir. Mislihah Idrus, Ms.Tr
Pembimbing I


Ir. Nursyam Aksa, M.Si
Pembimbing II


Ir. Rahmawati Rahman, M.Si
Pembimbing III

Mengetahui

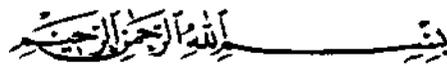
Dekan Fakultas Teknik
Universitas "45" Makassar

Ketua Jurusan
Perencanaan Wilayah dan Kota


Ir. Rudi Latief, M.Si


Ir. Muh. Ridwan, M.Si

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Kesyukuran yang tiada terhingga kepada Allah Tuhan Semesta Alam, atas segala kenikmatan yang tiada terkira yang dilimpahkan kepada kita yang berada di pelataran alam semesta ciptaan-Nya. Tiada kata yang indah terukir selain syukur *Alhamdulillah*, atas izin dan perkenan-Nya Skripsi dengan judul: **"Analisis Keberadaan Becak Motor ((Bentor) Terhadap Kebutuhan Transportasi Masyarakat Kota Kotamobagu"** dapat terselesaikan.

Salawat dan salam lestari semoga selalu dicurahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad Saww, keluarga sucinya dan sahabatnya yang diridhoi. Karena beliauulah alam dan isinya mendapat rahmat.

Skripsi ini disusun sebagai prasyarat untuk menyelesaikan studi dan mendapatkan gelar sarjana (S1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas "45 Makassar. Secara teknis penyusunan skripsi ini memakan waktu kurang dari 2 (dua) bulan. Namun, kelengkapan bahan dan materinya telah dipersiapkan setahun sebelumnya.

Penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Kedua orang tuaku: Mama dan Papa atas kasih sayang dan segala yang telah diberikan kepada penyusun yang tak akan pernah terbalaskan.
2. Ibu Misliah Idrus, MStr, Ir. Nursyam Aksa, M. Si, Ir. Hj. Rahmawati Rahman, M. Si selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya dalam memberikan bimbingan dan pengarahan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

3. Bapak Ketua, Staf Pengajar, Asisten dan Staf Administrasi Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota yang banyak memberikan bantuan dan bekal ilmu pengetahuan selama mengikuti perkuliahan.
4. Kakak- Kakakku Ayu (beserta Omat, Eet dan Razy), Tito, dan Adikku Salsa.
5. Teman, saudara-saudara kami Kelompok Kajian KORAN, Komunitas Human Illumination, HPMSU, KPMIBM, Kosmos, Hmi Makassar dan Hmi Kota Kotamobagu atas kebersamaan dan persaudaraan selama ini, spesial buat Tata, Umang, Wawan serta seluruh anak-anak Pondok Patah Hati atas kebaikan yang tidak akan pernah terbalaskan.
6. Guru-guruku: K' Acim, Ust. Anto dan Ust. Taqim. Terima kasih atas ilmu yang diajarkan.
7. Teman-teman karibku: Ges, Iman.
8. Teman-teman Planologi khususnya angkatan "02, *thanks to you all*.
9. Semua pihak yang tidak sempat disebut satu-persatu tanpa mengurangi rasa hormat dan terima kasih.

Penulis mengharapkan karya ini dapat berguna, menambah khasanah bacaan dan menjadi konsumsi, terutama untuk mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota dengan tidak menutup kemungkinan untuk masyarakat umum.

Akhimya penulis mengucapkan terima kasih untuk semua "*syukur moanto*".

Wassalam

Makassar, 03 juni 2010

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR PETA	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	3
1.3.1 Tujuan Penelitian.....	3
1.3.1 Kegunaan Penelitian.....	3
1.4. Ruang Lingkup Penelitian.....	3
1.5. Metodologi Penelitian.....	4
1.5.1 Lokasi Penelitian.....	4
1.5.2 Populasi Dan Sampel.....	4
1.5.2.1 Populasi.....	4
1.5.2.1 Sampel.....	4
1.5.3 Jenis Dan Sumber Data.....	5
1.5.3.1 Jenis Data.....	5
1.5.3.2 Sumber Data.....	6
1.5.4 Teknik Pengumpulan Data.....	6
1.5.5 Teknik Analisis.....	7
1.6. Defenisi Operasional.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Pengertian Unsur, Fungsi Dan Manfaat Transportasi.....	10
2.1.1 Pengertian Transportasi.....	10
2.1.2 Unsur – Unsur Dasar Transportasi.....	11
2.1.3 Fungsi Transportasi.....	11

2.1.4 Manfaat Transportasi.....	13
2.2. Transportasi Perkotaan.....	15
2.3. Peranan Transportasi Dalam Pengembangan Kota dan Wilayah	16
2.3.1 Transportasi Di Dalam Lingkungan Perkotaan	17
2.3.2 Pola Perjalanan Di Daerah Perkotaan	18
2.3.3 Kebijakan Transportasi.....	18
2.4. Angkutan Umum Penumpang.....	19
2.4.1 Pengertian Angkutan Umum Penumpang.....	19
2.4.2 Peran Angkutan Umum Dan Penumpang.....	20
2.4.3 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum	21
2.5. Faktor Yang Mempengaruhi Pilihan Moda	22
2.5.1 Jarak Perjalanan	22
2.5.2 Tujuan Perjalanan.....	23
2.6. Beberapa Segi Perencanaan Perangkutan	23
2.7. Kebijakan Transpotasi Perkotaan.....	25
2.8. Kerangka Pikir.....	27

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

3.1. Tinjauan Umum Kota Kotamobagu	28
3.1.1 Administrasi Dan Geografis.....	28
3.1.2 Tingkat Perkembangan Penduduk.....	31
3.1.3 Topografi.....	33
3.2. Aspek Sarana Dan Prasarana Transpotasi.....	33
3.2.1 Jaringan Jalan.....	33
3.2.2 Sarana Angkutan	35
3.3. Kondisi Sistem Angkutan Umum Di Kota Kotamobagu	35
3.4. Profil Moda Transportasi Bentor (Becak Motor).....	37
3.5. Data Trand Pertumbuhan Becak Motor (Bentor)	40
3.6. Data Kecelakaan Lalulintas di Kota Kotamobagu.....	40
3.7. Data Responden	42
3.7.1 Pengguna Bentor / Penumpang	42
3.7.1.1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	42
3.7.1.2 Responden Berdasarkan Umur.....	43
3.7.1.3 Responden Berdasarkan Biaya Perjalanan	44
3.7.1.4 Responden Berdasarkan Tingkat Kemudahan.....	44

3.7.1.5 Responden Berdasarkan Kenyamanan	45
3.7.1.6 Responden Berdasarkan Kebutuhan Masyarakat	46
3.7.1.7 Responden Berdasarkan Keberadaan Kaitannya Dengan Sistem Transportasi	47
3.7.2 Operator Becak Motor (Bentor)	48
3.7.2.1 Responden Berdasarkan Umur	48
3.7.2.2 Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan	50
3.7.2.3 Responden Berdasarkan Status Kepemilikan Kendaraan	50
3.7.2.4 Responden Berdasarkan Pendapatan	49
3.7.2.5 Responden Berdasarkan Waktu Operasi Pelayanan	52
3.7.2.6 Responden Berdasarkan Lamanya Bekerja Sebagai Operator	53
3.7.2.7 Responden Berdasarkan Jam Mulai Operasi	54
3.7.2.8 Responden Berdasarkan Jumlah Penumpang Yang Dilayani Dalam Sehari	55

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis Karakter Masyarakat Kota Kotamobagu	56
4.2 Analisis Pola Keruangan	59
4.3 Analisis Sistem Transportasi Kota Kotamobagu	62
4.4 Analisis Pelayanan Becak Motor	68
4.5 Analisis Kebutuhan Moda Transportasi Becak Motor	71
4.6 Analisis Kemacetan/Tundaan	74
4.7 Hasil Wawancara	76
4.8 Analisis Isu Kebijakan Daerah Tentang Sistem Transportasi Dan Keberadaan Becak Motor	77

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan	79
5.2. Saran	80

DAFTAR PUSTAKA

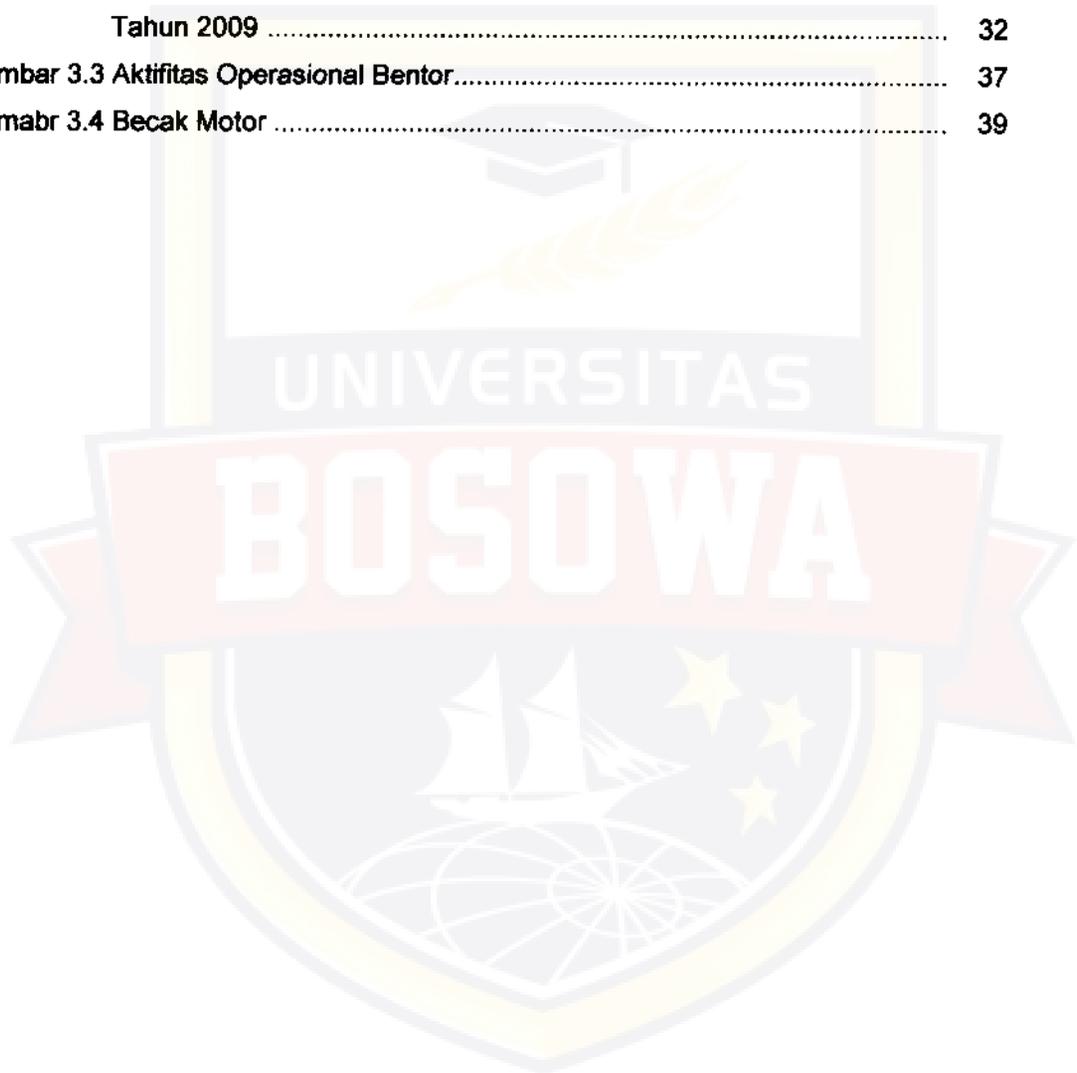
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Jumlah Dan Tingkat Pertumbuhan Penduduk Di Kota Kotamobagu.....	31
Tabel 3. 2 Jumlah Pertumbuhan Becak Motor Di Kota Kotamobagu.....	40
Tabel 3. 3 Jumlah Kecelakaan Becak Motor Di Kota Kotamobagu	41
Tabel 3. 4 Berdasarkan Jenis Kelamin	42
Tabel 3. 5 Berdasarkan Klasifikasi Umur.....	43
Tabel 3. 6 Berdasarkan Biaya Perjalanan	44
Tabel 3. 7 Berdasarkan Tingkat Kemudahan	44
Tabel 3. 8 Berdasarkan Kenyamanan	45
Tabel 3. 9 Berdasarkan Kebutuhan	46
Tabel 3.10 Berdasarkan Keberadaan Kaitannya Dengan Transportasi.....	47
Tabel 3.11 Berdasarkan Klasifikasi Umur.....	48
Tabel 3.12 Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	49
Tabel 3.13 Berdasarkan Status Kepemilikan Kendaraan	50
Tabel 3.14 Berdasarkan Pendapatan.....	51
Tabel 3.15 Waktu Operasi Pelayanan	52
Tabel 3.16 Lamanya Bekerja Sebagai Operator.....	53
Tabel 3.17 Jam Mulai Beroperasi	54
Tabel 3.18 Jumlah Penumpang Yang Dilayani Setiap Hari	55
Tabel 4. 1 Jumlah Penduduk Berdasarkan Usia.....	71

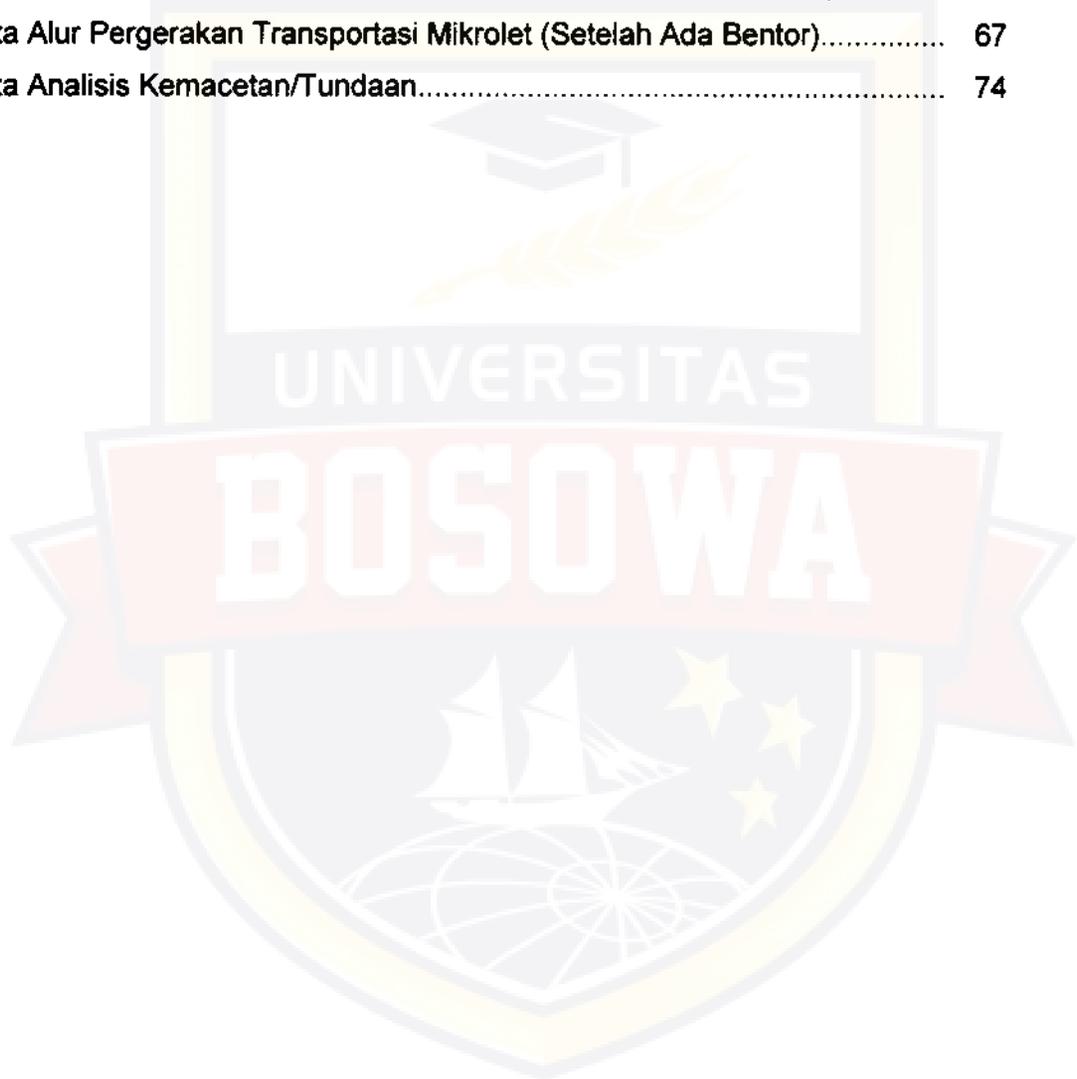
DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Potensi Luas Wilayah Kota Kotamobagu Dirinci Menurut Kelurahan Tahun 2009	30
Gambar 3.2 Jumlah Penduduk Kota Kotamobagu Dirinci Menurut Kelurahan Tahun 2009	32
Gambar 3.3 Aktifitas Operasional Bentor.....	37
Gamabr 3.4 Becak Motor	39



DAFTAR PETA

Peta Administrasi.....	29
Peta Jaringan Jalan.....	34
Peta Analisa Pola Keruangan.....	60
Peta Alur Pergerakan Transportasi Mikrolet (Sebelum Ada Bentor).....	64
Peta Alur Pergerakan Transportasi Mikrolet (Setelah Ada Bentor).....	67
Peta Analisis Kemacetan/Tundaan.....	74





BABI



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Kotamobagu merupakan titik sentral dalam kaitannya dengan interaksi wilayah sekitar, Kotamobagu yang merupakan hasil pemekaran dari Kabupaten Bolaang Mongondow, berdasarkan KEPPRES No. 2 Tahun 2007, Kabupaten Bolaang Mongondow mengalami pemekaran, yang terdiri dari Kabupaten Bolaang Mongondow, Kabupaten Bolaang Mongondow Utara, dan Kota Kotamobagu, yang juga kemudian di susul oleh dua kabupaten tambahan lainnya yakni Kabupaten Bolmong Selatan dan Kabupaten Bolmong Timur. Sebagaimana fungsi kota lainnya Kota Kotamobagu juga menjadi pusat pelayanan aktifitas sehingga keselarasan dalam keterkaitan antar fungsi kota menjadi salah satu penentu perkembangan kota tersebut.

Berbicara tentang interaksi yang terjadi dalam perkotaan maka pastilah kita akan berbicara mengenai aktifitas transportasi. Seiring bertambahnya jumlah penduduk dan beragamnya aktifitas sosial masyarakat maka menjadi sangat penting untuk melihat kebutuhan sarana kota dalam hal ini berbicara tentang kapasitas dan jenis moda yang lebih efektif untuk di gunakan oleh masyarakat sebagai bentuk pelayanan yang ideal sesuai dengan kondisi masyarakat Kota Kotamobagu. Sebagaimana dikatakan oleh Bruton bahwa pemilihan moda angkutan didaerah perkotaan bukanlah proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan status sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (bruton dalam warpani,s., 1990, 146).

Dalam aktifitas pelayanan transportasi, Kota Kotamobagu memiliki jenis moda angkutan yang agak berbeda dengan kota-kota lain pada umumnya. Dalam pelayanannya kota ini dilayani oleh jenis angkutan umum becak motor (BENTOR), jenis kendaraan beroda tiga ini sangat banyak terlihat di Kota kotamobagu tak heran jika dikatakan demikian karena pada dasarnya

kendaraan Bentor ini menjadi satu-satunya jenis angkutan penumpang yang digunakan oleh masyarakat Kota Kotamobagu dalam aktifitas kesehariannya, sehingga lalu lalang angkutan umum ini sangat mudah kita lihat di sudut-sudut perkotaan.

Seiring perjalanan waktu kendaraan becak motor (bentor) ini perlahan-lahan bertambah dari hari kehari, semakin banyaknya masyarakat Kota Kotamobagu menggunakan jenis kendaraan ini merupakan indikasi kebutuhan masyarakat, bahkan masyarakat sangat apresiatif terhadap kendaraan ini karena kehadiran kendaraan ini di tengah masyarakat lebih bisa mewakili kebutuhan masyarakat sehingga alternatif pemilihan kendaraan ini menjadi solusi bagi masyarakat yang berada di Kota Kotamobagu.

Hanya saja berdasarkan UU No. 14 Tahun 1992 tersirat bahwa tidak ada legalisasi trayek dari instansi yang berwenang (DLLAJ) terhadap jenis angkutan Bentor (becak motor). Hal ini juga dapat dilihat pada peraturan pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan, pasal 4 dikatakan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum adalah dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Jadi legalitas hanya di berikan kepada mobil bus atau mobil penumpang. Tetapi angkutan bentor juga bisa dikatakan sebagai angkutan umum karena dalam UU No. 14 tahun 1992 pasal 1 dan peraturan pemerintah No. 41 tahun 1993 pasal 1 menyebutkan bahwa kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk di pergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran (piyatno dalam tamin Asmin 2002). Undang-undang No. 41 tahun 1993 pasal 1 ini pula yang kemudian menjadi payung hukum sebagai bentuk legalisasi hingga lahirnya Perda Bolmong no 10 tahun 2003 tentang pengujian kendaraan bermotor dan redistribusi atasnya.

Kendaraan yang sudah beroperasi sejak tahun 2001 ini selain perlu dipertanyakan kembali tentang pelayanannya, juga perlu dilihat kebutuhannya, apakah jenis angkutan ini hanya lahir sebagai sebuah trend belaka atautkah memang menjadi kebutuhan guna pelayanannya terhadap masyarakat kota Kotamobagu. Sebab ada indikasi akan diberhentikan pengoperasionalannya oleh pemerintah setempat.

Berdasarkan hal tersebut di atas, sehingga penulis tertarik untuk mencoba melakukan " Analisis Keberadaan Becak Motor (Bentor) Terhadap Kebutuhan Transportasi Di Kota Kotamobagu" untuk mengetahui lebih jauh pelayanan dan kebutuhan becak motor di tengah masyarakat kota Kotamobagu.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap keberadaan becak motor (bentor) di Kota Kotamobagu?
2. Bagaimana kebutuhan becak motor (bentor) di Kota Kotamobagu kaitannya dengan jumlah penduduk di Kota?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap keberadaan becak motor (bentor) di Kota Kotamobagu.
2. Untuk menentukan kebutuhan becak motor (bentor) di Kota Kotamobagu kaitannya dengan jumlah penduduk.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah sebagai pengambil keputusan bagi kebijaksanaan dan alternatif penanganan masalah transportasi yang ada di Kota Kotamobagu.
2. Sebagai bahan perbandingan bagi peneliti-peneliti lain yang mengambil tema yang sama

1.4. Ruang Lingkup Pembahasan

Kajian ini menitik beratkan pada kebutuhan becak motor (bentor) di dalam tinjauan kondisi masyarakat, kondisi sarana perangkutan umum, dan kondisi prasarana di kota Kotamobagu.

1.5. Metodologi Penelitian

1.5.1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Kotamobagu lokasi ini di pilih karena trendnya masalah becak motor sebagai kebutuhan sarana transportasi masyarakat Kota Kotamobagu.

1.5.2. Populasi dan Sampel

1.5.2.1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas; obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. (Sugiyono, 2005:55). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh jenis kegiatan yang berkaitan dengan aktivitas Becak Motor di Kota Kotamobagu.

1.5.2.2. Sampel

Untuk keperluan penelitian tidaklah selalu diperlukan pengambilan informasi atau data dari seluruh populasi, melainkan dapat diwakili oleh sejumlah unit yang *representative*. Unit *representative* tersebut dinamakan "Sampel". Proses pemilihan sejumlah unit yang mewakili populasi disebut penarikan sample (*Sampling*).

- Teknik Pengambilan Sampel (*Sampling*)

Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *Purposive sampling* (Sampel Bertujuan), dimana pengambilan elemen-elemen yang di masukkan dalam sampel dilakukan dengan sengaja, dengan catatan sampel tersebut *representative* atau mewakili populasi. Dalam *purposive* pemilihan sekelompok subjek didasarkan atas ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu yang dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya. Teknik ini

digunakan untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu. Informasi yang mendahului tentang keadaan populasi sudah diketahui benar dan tidak perlu diragukan lagi (misal dari jenis pekerjaan), peneliti hanya mengambil beberapa kelompok "kunci" jadi tidak semua daerah atau kelompok diwakili/diambil sampelnya.

- **Besar Sampel**

Mengutip pendapat Gay Sumanto (Wardiyanta, 2006:21) menyatakan bahwa jumlah sampel terkecil atau batas minimal jumlah sampel yang dapat diterima tergantung pada jenis penelitian. Dalam penelitian ini yang bersifat eksperimen batas minimalnya adalah 50 subyek per kelompok untuk penumpang (pengguna) dan untuk operator bentor guna penelitian diambil 10% dari populasi seperti rumus berikut : (Miro,2004;157)
$$N=10\%.P.$$

1.5.3. Jenis dan Sumber Data

1.5.3.1. Jenis Data

- a. Data kualitatif; adalah jenis data yang tidak berupa angka tetapi berupa kondisi kualitatif objek dalam ruang lingkup penelitian atau data yang tidak bisa langsung diolah dengan menggunakan perhitungan sederhana. Yang termasuk dalam jenis data kualitatif ini adalah; sejarah kawasan, potensi kawasan, kebijakan pemerintah menyangkut kepariwisataan, Amenitas (kondisi jaringan utilitas, fasilitas dan pelayanan), karakteristik sosial budaya masyarakat yang menyangkut adat istiadat.
- b. Data kuantitatif; Adalah jenis data yang berupa angka atau numerik yang bisa langsung diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang sederhana.

Dalam penelitian ini yang termasuk jenis data kuantitatif yaitu data jumlah penduduk, perkembangan dan kepadatan penduduk, jumlah bentor.

1.5.3.2. Sumber Data

- a. Data Primer; data yang bersumber dari survei atau pengamatan langsung ke lapangan atau obyek penelitian. Adapun data yang dimaksud seperti: Kondisi eksisting dan pola penggunaan lahan lokasi penelitian, Amenitas (kondisi jaringan utilitas, fasilias dan pelayanan), Aksesibilitas (meliputi pola pergerakan, tingkat kemudahan pencapaian lokasi, serta kondisi jalan).
- b. Data Sekunder; data yang bersumber dari instansi atau lembaga-lembaga terkait, biografi sejarah kawasan serta hasil penelitian sebelumnya yang sifatnya merupakan data baku. Dalam penelitian ini yang merupakan sumber data sekunder yaitu :
 - Kantor BPS Kota Kotamobagu
 - Kantor Dinas Perhubungan
 - Kantor PU Kota Kotamobagu
 - BAPPEDA Kota Kotamobagu

1.5.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk penelitian ini adalah:

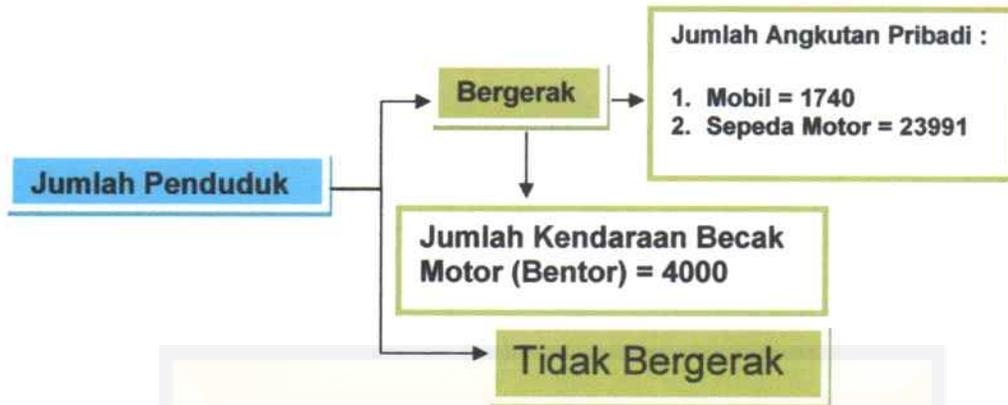
- a. Teknik observasi lapangan, yaitu cara pengumpulan data secara langsung kelapangan dengan melakukan proses pengamatan dan pengambilan data atau informasi terhadap aspek-aspek yang berkaitan dengan penelitian. Salah satu yang digunakan dalam teknik observasi adalah peneliti mencoba terlibat pada kegiatan-kegiatan ritual dan kebudayaan masyarakat setempat.

- b. Teknik wawancara/interview, yaitu cara pengumpulan data dengan melakukan pendekatan partisipasi masyarakat dalam bentuk tanya jawab yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan.
- c. Teknik kuesioner, yaitu teknik pengambilan data dengan menggunakan angket yang berisikan sejumlah pertanyaan dalam bentuk pilihan-pilihan. Teknik ini bisa berupa kuesioner bersifat terbuka dan tertutup.
- d. Teknik telaah pustaka, yaitu cara pengumpulan data dengan menggunakan sumber-sumber dokumenter berupa literatur, laporan penelitian serupa, bahan seminar dan jurnal. Salah satu proses pengumpulan data yang menggunakan teknik ini adalah membedah buku biografi sejarah Bolaang Mongondow maupun tentang kota Kotamobagu.

1.5.5. Teknik Analisis

Teknik analisa yang digunakan dalam mengelola data-data hasil penelitian ini adalah analisis kualitatif dan analisis kuantitatif.

1. Analisis kualitatif adalah metode analisis yang bersifat deskriptif dengan menggambarkan dan menjelaskan secara secara jelas kondisi atau keadaan yang terjadi dilapangan, dimana data dan informasi tersebut tidak dapat di analisa dengan analisis kuantitatif.
2. Analisis kuantitatif adalah metode analisis yang dilakukan berdasarkan rumus-rumus yang berkaitan dengan data yang ada dan keperluan untuk menjawab permasalahan yang di temui. Atau dilakukan dengan metode perhitungan matematik sesuai dengan kegunaannya. Adapun analisis kuantitatif yang digunakan dalam penelitian ini adalah bentuk analisis yang diperuntukkan untuk mengetahui jumlah kebutuhan moda yang dibutuhkan oleh masyarakat Kota Kotamobagu.



1.6. Definisi Operasional

1. Transportasi adalah usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau, mengalihkan suatu pemindahan pergerakan barang dari tempat asal ke tempat tujuan.
2. Moda dalah jenis transportasi yang di kelompokkan sesuai yang di gunakan (kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor).
3. Bentor (becak motor) adalah sarana angkutan umum yang merupakan modifikasi dari kendaraan beroda dua yang disediakan untuk di gunakan oleh umum dengan mem,berikan sejumlah biaya atau ongkos tertentu sebagai bayaran terhadap layanan jasanya atau dasar kesepakatan bersama.
4. Pelaku perjalanan adalah penumpang yang menggunakan moda transportasi bentor dalam melakukan aktifitasnya.
5. Biaya perjalanan adalah biaya yang di keluarkan oleh pelaku perjalanan untuk membayar moda yang digunakan dalam perjalanan di hitung dalam satuan uang.
6. Jarak perjalanan adalah jarak yang di tempuh oleh masing-masing moda dari daerah asal kedaerah tujuan dalam satuan menit.

1.7. Sistematika Pembahasan

BAB I : Pendahuluan

Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Ruang Lingkup Pembahasan, Metode Penelitian, Teknik Pengumpulan Data, Teknik Analisa Data, Sistematika Pembahasan

BAB II : Tinjauan Pustaka

Pengertian Unsur Fungsi Dan Manfaat Transportasi, Transportasi Perkotaan, Peranan Transportasi Dalam Pengembangan Kota Dan Wilayah, Angkutan Umum Penumpang, Faktor yang Mempengaruhi Pilihan Moda, Beberapa Segi Perencanaan Perangkutan, Kebijakan Transportasi Perkotaan

BAB III : Gambaran Umum Wilayah Studi

Tinjauan Umum Kota Kotamobagu, Aspek Sarana dan Prasarana Transportasi, Kondisi Sistem Angkutan Umum di Kota Kotamobagu, Potensi Dasar Wilayah Studi, Profil Moda Transportasi Bentor (Becak Motor), Data Responden

BAB IV : Hasil dan Pembahasan

Analisis karakteristik masyarakat kota Kotamobagu, analisis pola keruangan, analisis sistem transportasi Kota Kotamobagu, analisis pelayanan becak motor, analisis kebutuhan moda transportasi becak motor, analisis isu kebijakan daerah tentang sistem transportasi dan keberadaan becak motor

BAB V : Penutup

Kesimpulan dan saran

BAB II



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Unsur Fungsi Dan Manfaat Transportasi

2.1.1. Pengertian Transportasi

Kata Transportasi berasal dari kata latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *porter* berarti mengangkut atau membawa. Jadi Transportasi adalah mengangkut atau membawa (sesuatu) kesebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lain atau transportasi di artikan sebagai pemindahan barang atau manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Dalam hal ini terlihat hal berikut meliputi :

- Ada muatan yang di angkut
- Tersedianya kendaran sebagai alat angkutan
- Ada jalan yang dapat di lalui

Transportasi atau perangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan(trip) antara asal (origin) dan tujuan (destination). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain.

Transportasi yang di kemukakan oleh Abbas dalam Sumiya (2006:15) yaitu usaha memindahkan, menggerakkan, atau mengalihkan suatu pemindahan pergerakan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Pergerakan terjadi karena adanya pemenuhan

kebutuhan. Kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus di lakukan setiap hari misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, pendidikan, kesehatan dan olah raga. Kita sebenarnya tidak perlu bergerak kalau semua kebutuhan tersebut tersedia di tempat kita berada. (Tamin,2000:6)

2.1.2. Unsur-Unsur Dasar Transportasi

Ada lima unsur pokok transportasi, yaitu:

- a) Manusia, yang membutuhkan transportasi
- b) Barang, yang diperlukan manusia
- c) Kendaraan, sebagai sarana transportasi
- d) Jalan, sebagai prasarana transportasi
- e) Organisasi, sebagai pengelola transportasi

Pada dasarnya, ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi, yaitu terjaminnya penumpang atau barang yang diangkut akan sampai ke tempat tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat awal diangkut. Dalam hal ini perlu diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi.

2.1.3. Fungsi Transportasi

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu di capai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa transportasi. Jika penyediaan jasa transportasi lebih kecil daripada permintaan akan mengakibatkan kemacetan arus barang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran.

Peranan Transportasi Tidak hanya melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber - sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*The Promoting Sector*) dan pemberi jasa (*The Servicing Sector*) pembangunan ekonomi. Fasilitas transportasi harus dibangun mendahului proyek – proyek pembangunan jalan harus di bangun mendahului proyek – proyek pertambangan batu bara atau perkebunan kelapa sawit.

Transportasi perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Di sini terlihat, bahwa transportasi dan tata guna lahan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Kegiatan transportasi yang diwujudkan dalam bentuk lalu lintas kendaraan, pada dasarnya merupakan kegiatan yang menghubungkan dua lokasi dari tata guna lahan yang mungkin sama atau berbeda. Memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, berarti memindahkannya dari satu tata guna lahan ke tata guna lahan yang lain, yang berarti pula mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.

Transportasi dengan demikian merupakan bagian dari kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau orang. Jadi salah satu tujuan penting dari perencanaan tata guna lahan atau perencanaan sistem transportasi, adalah menuju ke keseimbangan yang efisien antara potensi tata guna lahan dengan kemampuan transportasi. Untuk wilayah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Suatu kota yang baik dapat ditandai, antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Transportasi yang baik, aman, dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota, juga memperlihatkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik

adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dengan segala kelengkapannya, berupa rambu rambu lalu lintas, marka jalan, penunjuk jalan, dan sebagainya. Selain kebutuhan lahan untuk jalur jalan, masih banyak lagi kebutuhan lahan untuk tempat parkir, terminal, dan fasilitas angkutan lainnya. Perkembangan teknologi di bidang transportasi menuntut adanya perkembangan teknologi prasarana transportasi berupa jaringan jalan. Sistem transportasi yang berkembang semakin cepat menuntut perubahan tata jaringan jalan yang dapat menampung kebutuhan lalu lintas yang berkembang tersebut.

Perkembangan tata jaringan jalan baru akan membutuhkan ketersediaan lahan yang lebih luas, seperti antara lain untuk pelebaran jalan, sistem persimpangan tidak sebidang, jalur pemisah, dan sebagainya. Kebutuhan lahan yang sangat luas untuk sistem transportasi (terutama transportasi darat) ini mempunyai pengaruh besar terhadap pola tata guna lahan, terutama di daerah perkotaan. Di sini masalah lingkungan perlu diperhatikan. Perubahan tata guna lahan akan berpengaruh terhadap kondisi fisik tanah (terutama muka air tanah), serta masalah sosial dan ekonomi, sehingga perlu dilakukan studi yang bersifat komprehensif lebih dahulu (menyangkut masalah lingkungan).

2.1.4. Manfaat Transportasi

Transportasi bukan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan sementara itu, kegiatan, masyarakat sehari – hari bersangkutan paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Oleh karena itu manfaat transportasi dapat dilihat dari berbagai aspek sosial, ekonomi, politik, fisik.

a. Masalah Sosial.

Dalam kehidupan sosial / bermasyarakat ada bentuk bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga

pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang bersifat tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Untuk kepentingan hubungan sosial ini, transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti:

- Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok
- Pertukaran dan penyampaian informasi
- Perjalanan pribadi maupun sosial Mempersingkat waktu tempuh antara rumah dan tempat bekerja
- Mendukung perluasan kota atau penyebaran penduduk menjadi kelompok - kelompok yang lebih kecil.

b. Manfaat Ekonomi.

Manusia memanfaatkan sumberdaya alam untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, sandang, dan papan. Sumberdaya alam ini perlu diolah melalui proses produksi untuk menjadi bahan siap pakai yang perlu dipasarkan, di mana terjadi proses tukarmenukar antara penjual dan pembeli. Produksi merupakan bagian dari kegiatan ekonomi, di mana sumberdaya alam dan sumberdaya manusia dipadukan untuk menghasilkan barang yang dapat dipasarkan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Kegiatan ekonomi adalah gabungan dari tiga "faktor produksi", yaitu: tanah (bumi), tenaga kerja, dan modal. Tanah bagi ahli ekonomi berarti semua sumber daya alam non manusia, dan modal berarti semua peralatan, perlengkapan, teknologi, dsb. Tujuan dari kegiatan ekonomi adalah memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat.

Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang berhubungan dengan peningkatan kebutuhan manusia melalui cara mengubah letak geografi orang maupun barang. Dengan transportasi, bahan baku dibawa ke tempat produksi, dan dengan transportasi pula hasil produksi dibawa ke pasar. Para konsumen datang ke pasar atau tempat-tempat pelayanan yang lain (rumah

sakit, pusat rekreasi, dan seterusnya) dengan menggunakan transportasi.

c. Manfaat Politik.

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, maka transportasi memegang peranan penting, antara lain dari segi politik. Beberapa manfaat politik dari transportasi, adalah:

- o Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- o Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata pada setiap bagian wilayah negara.
- o Keamanan negara sangat tergantung pada transportasi yang efisien untuk memudahkan mobilisasi kemampuan dan ketahanan nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang atau untuk menjaga keamanan dalam negeri.
- o Sistem transportasi yang efisien memungkinkan perpindahan penduduk dari daerah bencana.

d. Manfaat Fisik.

Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana penghubung. Rencana tata guna lahan kota harus didukung secara langsung oleh rencana pola jaringan jalan yang merupakan rincian tata guna lahan yang direncanakan. Pola jaringan jalan yang baik akan mempengaruhi perkembangan kota yang direncanakan sesuai dengan rencana tata guna lahan. Ini berarti transportasi mendukung penuh perkembangan fisik suatu kota atau wilayah.

2.2. Transportasi Perkotaan

Transportasi perkotaan merupakan satu kesatuan dari pada elemen – elemen, komponen – komponen transportasi umum yang saling mendukung dan bekerjasama dalam pengadaan transportasi untuk melayani wilayah perkotaan.

Komponen – komponen utama transportasi adalah :

1. Manusia dan barang (yang di angkut)
2. Kendaraan dan peti kemas (alat angkut)
3. Jalan (tempat kendaraan bergerak)
4. Terminal (tempat masuk dan keluarnya manusia dan barang ke dalam dan dari kendaraan/peti kemas)
5. Sistem pengoperasian (yang mengatur 4 komponen di atas)

Batasan sistem transportasi kota secara umum adalah gabungan elemen – elemen jalan dan terminal, kendaraan dan sistem pengoperasian yang saling berkait dan bekerjasama dalam mengantisipasi permintaan dari manusia dan barang yang melayani wilayah perkotaan. Transportasi kota sebagai tulang punggung terlaksananya berbagai aktifitas kota merupakan suatu sistem berkarakteristik dinamis dalam konteks spasial. Secara definitive transportasi kota terbentuk oleh kebutuhan, sistem transportasi kelembagaan yang selanjutnya diturunkan dalam bentuk kebijakan transportasi kota.

2.3. Peranan Transportasi Dalam Pengembangan Kota Dan Wilayah

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tak terpisahkan dari perencanaan kota dan wilayah. Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari rencana itu sendiri, akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Akibat lebih lanjut adalah meningkatnya jumlah kecelakaan, pelanggaran, dan menurunnya sopan-santun berlalu-lintas, serta meningkatnya pencemaran udara.

2.3.1. Transportasi Di Dalam Lingkungan Perkotaan

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat berperan dalam pembangunan ekonomi yang menyeluruh. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi yang berjalan. Namun demikian sektor ini dikenal pula sebagai salah satu sektor yang dapat memberikan dampak terhadap lingkungan dalam cakupan spasial dan temporal yang besar.

Transportasi sebagai salah satu sektor kegiatan perkotaan, merupakan kegiatan yang potensial mengubah kualitas udara perkotaan. Perkembangan perkotaan berjalan secara dinamik, mengikuti perkembangan sosial-ekonomi perkotaan itu sendiri. Dengan semakin berkembangnya perkotaan dalam hal wilayah spasial (ruang) dan aktivitas ekonominya, akan semakin besar pula beban pencemaran udara yang dikeluarkan ke atmosfer perkotaan. Dampak ini akan semakin terasa di daerah-daerah pusat kegiatan kota.

Transportasi yang berwawasan lingkungan perlu memikirkan implikasi / dampak terhadap lingkungan yang mungkin timbul, terutama pencemaran udara dan kebisingan. Ada tiga aspek utama yang menentukan intensitas dampak terhadap lingkungan, khususnya pencemaran udara dan kebisingan, dan penggunaan energi di daerah perkotaan (Moestikahadi 2000), yaitu:

- a. Aspek perencanaan transportasi (barang dan manusia).
- b. Aspek rekayasa transportasi, meliputi pola aliran moda transportasi, sarana jalan, sistem lalu lintas, dan faktor transportasi lainnya.
- c. Aspek teknik mesin dan sumber energi (bahan bakar) alat transportasi.

Sistem transportasi di perkotaan adalah faktor utama yang menentukan pola ruang (spatial pattern), derajat kesemrawutan, dan tingkat pertumbuhan ekonomi dari suatu daerah perkotaan. Ada tiga

jenis utama transportasi yang digunakan orang di perkotaan (Miller 1985) :

- a. Angkutan pribadi (*individual transit*), seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, atau berjalan kaki,
- b. Angkutan masal (*mass transit*), seperti kereta api, bis, oplet, dan sebagainya.
- c. Angkutan sewaan (*para transit*), seperti mobil sewaan, taksi yang menjalani rute tetap atau yang disewa untuk sekali jalan, dan sebagainya.

Setiap jenis angkutan mempunyai keuntungan dan kerugian tersendiri. Sistem transportasi perkotaan yang berhasil, memerlukan gabungan dari cara angkutan pribadi, massal, dan sewaan, yang dirancang memenuhi kebutuhan daerah perkotaan tertentu.

2.3.2. Pola Perjalanan di Daerah Perkotaan

Kebanyakan orang memerlukan perjalanan untuk mencapai tempat-tempat tujuan bekerja, bersekolah atau ke tempat-tempat pendidikan yang lain, berbelanja, ke tempat-tempat pelayanan, mengambil bagian dalam berbagai kegiatan sosial dan bersantai diluar rumah, serta banyak tujuan yang lain.

Hal yang utama dalam masalah perjalanan adalah adanya hubungan antara tempat asal dan tujuan, yang memperlihatkan adanya lintasan, alat angkut (kendaraan) dan kecepatan. Pola perjalanan di daerah perkotaan dipengaruhi oleh tata letak pusat-pusat kegiatan di perkotaan (permukiman, perbelanjaan, perkantoran, sekolah, rumah sakit, dan lain-lain).

2.3.3. Kebijakan Transportasi

Pola jaringan jalan dapat mempengaruhi perkembangan tata guna lahan. Jaringan jalan yang direncanakan secara tepat akan merupakan pengatur lalu lintas yang baik. Jadi ada kaitan antara perencanaan kota dengan perencanaan transportasi.

Perencanaan kota mempersiapkan kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya berbagai persoalan agar kota menjadi suatu tempat kehidupan yang layak. Sedangkan perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang atau barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman, dan mencegah terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan-jalan dalam kota.

Penyusunan kebijakan transportasi dilakukan oleh Departemen Perhubungan, setelah berkoordinasi dengan beberapa departemen lain yang terkait, misal: Departemen Dalam Negeri, Departemen Pekerjaan Umum, Departemen Pertahanan, dan Departemen Keuangan. Selanjutnya pelaksanaan dari kebijakan transportasi tersebut dilakukan secara terpadu oleh unsur-unsur pelaksana di daerah, seperti Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dinas Bina Marga, Polisi Lalu Lintas, dan instansi lain yang terkait, serta pihak swasta (perusahaan perangkutan).

2.4. Angkutan Umum Penumpang

2.4.1. Pengertian Angkutan Umum Penumpang

Angkutan umum didefinisikan sebagai pemindahan orang/barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut biaya. Kendaraan umum, dan bus besar, mobil penumpang umum disebut dengan mobil penumpang umum (MPU). (Munawar, 2003:45).

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Angkutan umum masal adalah layanan jasa angkutan yang memiliki trayek dan jadwal yang tetap. Dalam hal masal, biaya angkutan umum menjadi beban tanggungan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien dalam biaya karena sangat murah. Peranan angkutan umum itu sendiri adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam



melakukan kegiatannya. Aspek lain pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah. Karena melibatkan banyak orang, maka pengguna angkutan umum harus memiliki kesamaan dalam berbagai hal antara lain : asal, tujuan, lintasan dan waktu. Berbagai persamaan ini pada akhirnya akan menimbulkan berbagai masalah keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Pelayanan angkutan umum akan berjalan dengan baik apabila dapat tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (Warpani, 1990)

Berdasarkan pada pelayanannya, angkutan penumpang umum terdiri atas angkutan antar kota, angkutan kota, angkutan pedesaan, dan angkutan lintas antar Negara. Berdasarkan operasi pelayanannya angkutan penumpang umum dapat dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur, serta tidak dalam tereyek, pembagian trayek tetap dan teratur adalah sebagai berikut:

- a. Trayek antar kota provinsi (AKAP) dan lintas batas Negara, trayek yang wilayah pelayanannya lebih dari satu provinsi.
- b. Trayek antar kota dalam provinsi (AKDP), trayek yang pelayanannya melebihi satu wilayah kabupaten/kota umum masih dalam satu provinsi
- c. Trayek perkotaan dan pedesaan

Pelayanan angkutan umum yang tidak dalam trayek terdiri dari:

- Pengangkutan Taksi
- Dengan cara sewa
- Pengaangkutan Pariwisata (Munawar, 2005:46)

2.4.2. Peran Angkutan dan Penumpang

Pada umumnya kota yang pesat perkembangannya adalah berada pada jalur sistem angkutan. Perubahan gaya hidup, pola perkembangan kota dan penambahan kepemilikan kendaraan dapat mengurangi sumbangan angkutan umum bagi mobilitas suatu kota,

namun angkutan tersebut masih memainkan peranan yang amat penting dalam kehidupan kota maupun hubungan antar kota.

Usaha untuk meningkatkan mutu pelayanan angkutan umum penumpang dilakukan dengan berbagai cara, termasuk kebijaksanaan yang bias mengistimewakan angkutan umum penumpang seperti penerapan jalur khusus bus, pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam kawasan tertentu. Hal ini termasuk mendorong orang untuk lebih mengutamakan menggunakan angkutan umum penumpang dengan tujuan membantu melancarkan arus lalu lintas.

Wilayah pelayanan angkutan penumpang umum perlu ditetapkan untuk merencanakan sistem angkutan penumpang umum serta menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan dan pengaturan pelayanan angkutan penumpang umum. Trayek angkutan umum penumpang harus dirancang sesuai pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga yang terjadi pada saat penumpang mengadakan pelayanan dengan angkutan umum penumpang dapat diminimalkan. (Munawar. 2005. 47)

2.4.3. Karakteristik Pengguna Angkutan Umum

Kebutuhan angkutan umum akan terus meningkat seiring dengan semakin intensnya aktifitas pergerakan maupun penambahan penduduk. Menurut Warpani (1970 : 141) kebutuhan angkutan terdiri dari jumlah orang dan atau volume barang yang akan di angkut suatu saat dan ada sediaan berupa kapasitas alat angkut dan alternative moda pada saat yang bersamaan. Apabila sediaan sesuai dengan permintaan, maka semua orang dan atau barang dapat terangkut pada suatu saat. Apabila kapasitas moda angkutan tidak mencukupi maka ada sejumlah barang dan penumpang yang tidak terangkut. Oleh karena itu perlu adanya keseimbangan antara kapasitas angkutan dan jumlah permintaan jasa transportasi. Seperti yang di kemukakan Angkaera (1997 : 13) bahwa permintaan angkutan umum penumpang pada umumnya dipengaruhi oleh karakteristik

kependudukannya dan tata guna lahan pada wilayah tersebut. Pada daerah yang kepadatan yang tinggi, besarnya demand penumpang angkutan umum sangat di pengaruhi oleh besarnya pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi.

Lebih lanjut Jinca (1987 : 2) menjelaskan bahwa permintaan angkutan umum di pengaruhi oleh tiga aspek. Yaitu fisik, ekonomi dan sosial dari suatu lingkungan perkotaan sehingga dalam menyusun perencanaan fisik transportasi kegiatan aspek tersebut harus di pertimbangkan sedemikian agar utilitasnya lebih efektif dan efisien, fasilitas – fasilitas tersebut harus di rancang untuk dapat memenuhi kebutuhan pada saat sekarang maupun pada masa yang akan datang yaitu dengan kriteria cukup dalam kualitas dan kuantitas serta lingkungan secara ekonomi.

Oleh karena itu esensi dari operasi pelayanan angkutan umum menurut Warpani (2002 : 41) adalah menyediakan layanan angkutan pada saat dan tempat yang tepat untuk memenuhi permintaan (*demand*) masyarakat yang beraneka ragam.

2.5. Faktor yang Mempengaruhi Pilihan Moda

Memilih moda angkutan didaerah perkotaan bukanlah proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan status sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (bruton dalam warpani, s., 1990, 146). Beberapa faktor yang tak dapat dikuantifikasikan cenderung diabaikan dalam analisis pilhan moda, dengan pengertian pengaruhnya kecil atau dapat diwakili oleh beberapa peubah lain yang dapat dikuantifikasikan.

2.5.1. Jarak Perjalanan

Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pilihan moda. Hal ini dapat diukur dengan tiga cara populer, yaitu jarak fisik udara, jarak fisik yang diukur sepanjang lintasan yang dilalui, dan jarak

yang diukur dengan waktu perjalanan. Untuk perjalanan jarak pendek, orang mungkin memilih menggunakan sepeda, sedangkan untuk perjalanan jauh menggunakan bus. Lama waktu tempuh dari pintu ke pintu (tempat asal sebenarnya ke tempat tujuan akhir) adalah ukuran waktu yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang bersangkutan - paut dengan perjalanan tersebut. (*Bruton,1975,171*).

Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan mungkin memilih berjalan saja.

2.5.2. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi pemilihan moda. Pengalaman menunjukkan adanya keterkaitan antara jumlah pemakai angkutan umum dan tujuan perjalanan. Untuk tujuan tertentu, ada yang memilih menggunakan kereta ulang-alik meskipun memiliki kendaraan sendiri. Dengan alasan lain, sejumlah orang lain memilih menggunakan bus.

2.6. Beberapa Segi Perencanaan Perangkutan

Kegiatan perangkutan terjadi karena ada unsur yang membentuknya. Telah disebutkan bahwa perangkutan adalah usaha melawan jarak karena ada perpindahan dari tempat A ke tempat B. Dari sini dapat dikatakan bahwa keadaan tersebut terbentuk karena ada `kegiatan`, yaitu kegiatan di A yang ingin mencapai, dan kegiatan di B yang menginginkan pelayanan dari A. Hasrat ini kemudian diwujudkan dalam `gerak` pelayanan A menuju B. Gerak ini menggunakan prasarana dan sarana yang kesemuanya adalah hasil `teknologi`. Jadi angkutan terjadi karena ada kegiatan, ada pergerakan, dan teknologi.

Perkembangan teknologi yang pesat menyebabkan perkembangan jenis alat angkut yang kualitasnya makin tinggi, yang dengan sendirinya menuntut persyaratan-persyaratan tertentu dalam beroperasi. Teknologi jalan raya,

teknologi angkutan air, teknologi kereta api telah sedemikian pesat majunya, yang harus diimbangi pula dengan cara pengelolaan yang sesuai dengan tuntutan teknologi itu sendiri.

Penyediaan ruang gerak bagi alat angkut merupakan kebutuhan mutlak yang banyak merombak bentuk jaringan `urat nadi` kota besar di dunia, dan juga telah melanda Indonesia. Perombakan ini, dan usaha memelihara prasarana yang sudah ada, menelan anggaran biaya yang tidak sedikit.

Perkembangan teknologi angkutan juga mempengaruhi pola gerak masyarakat. Atau sebaliknya, tuntutan kebutuhan gerak masyarakat mendorong perkembangan sarana perangkutan. Yang dimana diantara keduanya yang benar, agak sulit di tentukan, sama sulitnya seperti menentukan pengaruh timbal-balik antara perangkutan dan tata guna lahan.

Dengan kacamata lain, perangkutan dapat dilihat dari tiga sudut pandang, yaitu:

- a. *sosial* : masyarakat yang membutuhkan, menggunakan, dan mengelola perangkutan, dan juga yang melakukan pergerakan.
- b. *fisik* : prasarana dan sarana perangkutan yang memerlukan ruang bagi pergerakannya. Pengejawantahan kegiatan perangkutan juga berupa kenyataan guna lahan untuk jaringan jalan, yang bahkan meliputi 15-30% luas tanah perkotaan;
- c. *ekonomi* : bagaimana pun masalah ini ternyata tidak dapat dipisahkan pembangunan prasarana perhubungan sesuatu daerah dapat dipastikan akan sangat mempengaruhi perekonomian daerah yang bersangkutan, sedang pembangunan itu sendiri didasarkan atas potensi yang ada di daerah tersebut. Kenyataan juga menunjukkan bahwa perubahan ongkos angkutan mempengaruhi sektor ekonomi daerah. Hal ini telah terbukti beberapa kali di Indonesia, misalnya kegoncangan harga barang yang disebabkan oleh kenaikan harga bahan baker minyak.

Masalah perangkutan sudah sejak lama ada, namun disiplin pemecahannya boleh dikatakan masih baru. Sementara itu masalahnya sendiri berkembang sangat pesat. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor

menunjukkan pertanda meningkatnya masalah perangkutan yang tercermin sebagai persoalan lalu lintas.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor hanya sebagian saja dari seluruh masalah lalu- lintas. Tentu saja bila suatu Negara atau daerah atau kota mampu menyediakan jaringan jalan secara tak terbatas lebar dan panjangnya, masalah lalu-lintas tidak akan timbul. Tetapi tak ada Negara atau daerah yang mampu berbuat demikian, dan lebih dari itu tentu saja tidak ekonomis.

2.7. Kebijakan Transportasi Perkotaan

- a Mengembangkan sistem angkutan umum massal yang lancar, aman, nyaman dan efisien, terjangkau oleh daya beli seluruh kelompok masyarakat namun tetap mampu memelihara kelangsungan penyelenggaraan perhubungan, dapat mengurangi kemacetan dan gangguan lalu lintas di jalan, sekaligus dapat memelihara kualitas lingkungan hidup.
- b Memadukan sistem jaringan jalan perkotaan dengan wilayah sekitarnya agar angkutan perkotaan dapat berfungsi secara optimal dalam melayani kegiatan lokal dan wilayah sekitarnya.
- c Mengembangkan keterpaduan intra dan antar moda yang sejalan dengan kebijaksanaan spasial daya dukung lingkungan, serta mampu menjawab pertumbuhan kebutuhan.
- d Mengembangkan manajemen transportasi perkotaan dalam rangka mencapai efisiensi dan kualitas pelayanan yang lebih tinggi melalui kebijakan yang lebih aplikatif dengan :
 - Penataan jaringan trayek sesuai hirarki trayek dikaitkan dengan klasifikasi ukuran kota dan ukuran kendaraan.
 - Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi seiring dengan peningkatan pelayanan angkutan umum.
 - Manajemen lalu lintas yang menyeluruh, peningkatan dan pemeliharaan jalan yang ditekankan untuk kepentingan angkutan umum.

- Mengembangkan standar kualitas sarana angkutan sesuai perkembangan sosial dan kebutuhan masyarakat.
- e Meningkatkan koordinasi antara perencanaan dengan pelaksanaan transportasi perkotaan, termasuk di dalamnya kerangka pengaturan dan kelembagaan.

Sesuai dengan yang telah di gariskan dalam GBHN 1993, beberapa pokok kebijakan pengembangan sistem transportasi perkotaan adalah sebagai berikut :

1. Pembangunan transportasi perkotaan harus di arahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional secara terpadu, lancar, tertib, aman, dan nyaman serta efisien dalam menunjang sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang, dan jasa serta mendukung pengembangan wilayah.
2. Sistem transportasi perkotaan harus di tata dan terus disempurnakan dengan didukung oleh peningkatan kualitas sumberdaya manusia.
3. Sistem transportasi perkotaan harus di tata dan terus di sesuaikan dengan perkembangan ekonomi, tingkat kemajuan teknologi, kebijakan tata ruang, pelestarian fungsi lingkungan hidup, dan kebijakan energi nasional agar selalu dapat memenuhi kebutuhan akan pembangunan serta tuntutan masyarakat
4. Transportasi di wilayah perkotaan akan mengembangkan sistem angkutan masa yang tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien agar menarik bagi pemakai jasa angkutan sehingga kemacetan dan gangguan lalu lintas dapat di hindari dan kualitas hidup dapat di pertahankan.
5. Transportasi penumpang dan barang di perkotaan harus di bina dan di kembangkan agar mampu berperan dalam meningkatkan kelancaran arus penumpang dan barang, selaras dengan dinamika pembangunan, (Sunitman, 2003).

2.8. Kerangka Pikir

Latar Belakang

- Berangkat dari kenyataan banyaknya kendaraan angkutan umum becak motor (bentor) yang sekaligus menggantikan alat angkutan umum mikrolet di kota Kotamobagu
- Bentor ini menjadi satu-satunya jenis angkutan penumpang yang digunakan oleh masyarakat Kota Kotamobagu dalam aktifitas kesehariannya
- Semakin banyaknya masyarakat Kota Kotamobagu menggunakan jenis kendaraan ini merupakan indikasi kebutuhan masyarakat
- Perlu dilihat kebutuhannya, apakah jenis angkutan ini hanya lahir sebagai sebuah trend belaka atautkah memang menjadi kebutuhan guna pelayanannya terhadap masyarakat kota Kotamobagu.



Fokus Penelitian

Kajian ini menitik beratkan pada kebutuhan becak motor (bentor) di dalam tinjauan kondisi masyarakat, kondisi sarana perangkutan umum, dan kondisi prasarana di kota Kotamobagu



Rumusan Masalah

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap keberadaan becak motor (bentor) di Kota Kotamobagu?
2. Bagaimana kebutuhan becak motor (bentor) di Kota Kotamobagu kaitannya dengan jumlah penduduk?



Metode

Menggunakan analisa deskriptif dengan tujuan untuk menggambarkan dan menguraikan kondisi yang terjadi serta merumuskan hasil akhir dalam penelitian ini. Selain itu digunakan alat analisa kuantitatif untuk melihat jumlah kebutuhan becak motor dalam operasional pelayanannya terhadap masyarakat Kota Kotamobagu.



Hasil Akhir

Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap keberadaan bentor dan untuk menentukan kebutuhan unit becak motor bagi masyarakat Kota Kotamobagu

BAB III

UNIVERSITAS

BOSIWA



BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

3.1. Tinjauan Umum Kota Kotamobagu

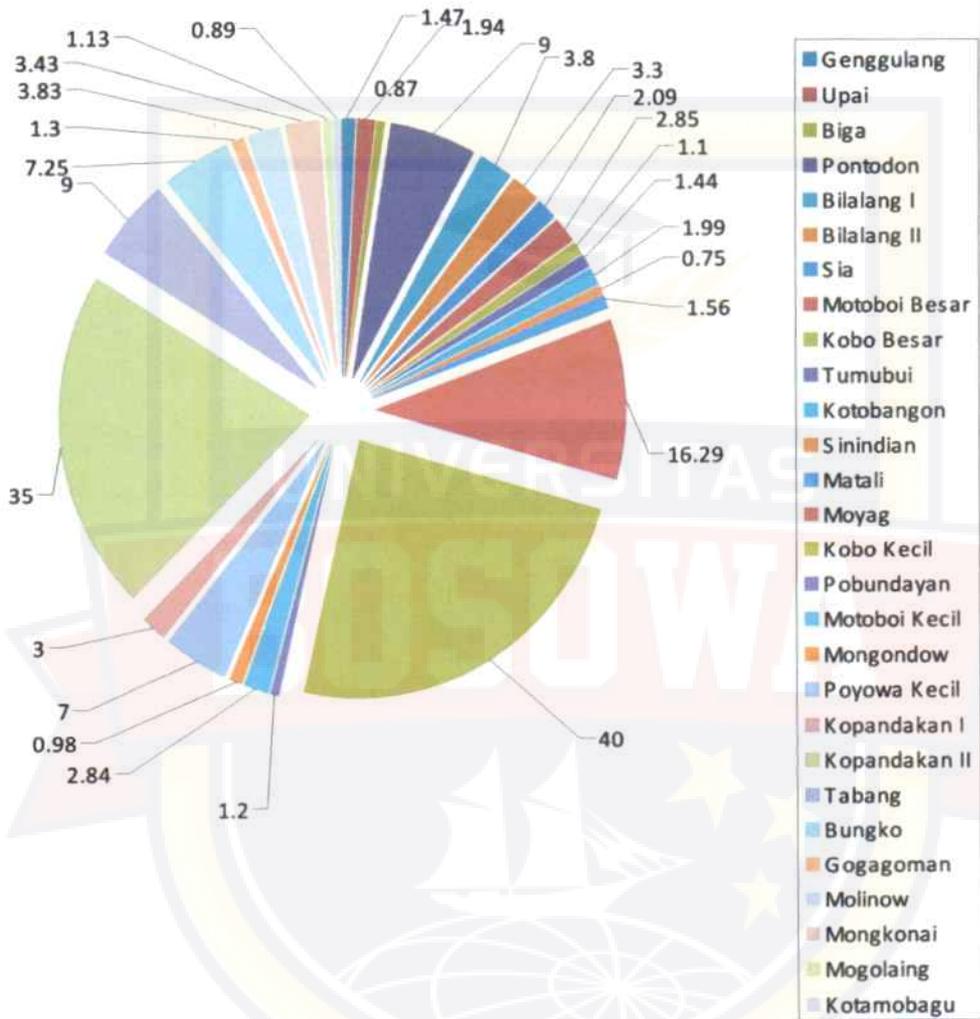
3.1.1. Administrasi dan Geografis.

Ditinjau secara administratif pemerintahan maka wilayah Kota Kotamobagu terdiri atas 4 Kecamatan dan 28 Desa/Kelurahan, yaitu : Kecamatan Kotamobagu Utara dengan 7 Desa/Kelurahan, Kecamatan Kotamobagu Selatan dengan 9 Desa/Kelurahan, Kecamatan Kotamobagu Timur dengan 8 Kelurahan, dan Kecamatan Kotamobagu Barat dengan 5 Kelurahan. Luas keseluruhan Kota Kotamobagu yaitu 184,27 Km² dengan batas administratif wilayah sebagai berikut :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kec. Passi Kab. Bol-Mong
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kec. Modayag Kab. Bol-Mong
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kec. Lolayan Kab. Bol-Mong
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kec. Passi Kab. Bol-Mong

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Peta Administrasi Kota Kotamobagu.

Gambar 3.1
Potensi Luas Wilayah Kota Kotamobagu
 Dirinci Menurut Desa/Kelurahan Tahun 2009



3.1.2. Tingkat Perkembangan Penduduk

Penduduk adalah salah satu potensi daerah untuk menggali/memanfaatkan seluruh potensi sumberdaya alam yang dimiliki. Adapun jumlah penduduk di Kota Kotamobagu pada tahun 2008 sebesar 97.738 Jiwa. Untuk melihat jumlah dan tingkat pertambahan jumlah penduduk di Kota Kotamobagu pada tahun 2004 sampai dengan tahun 2009 dapat dilihat pada Tabel 01 berikut ini :

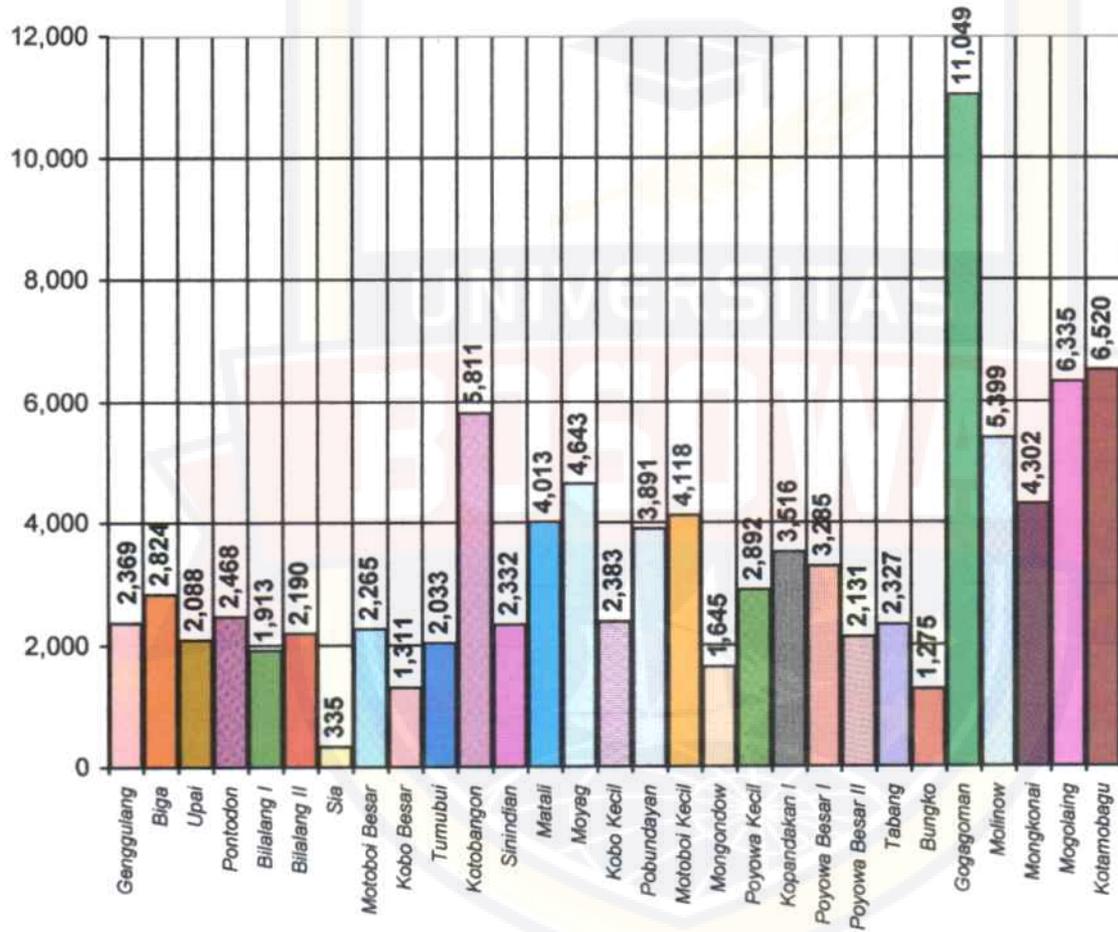
Tabel 3.1
Jumlah Dan Tingkat Pertumbuhan Penduduk Di Kota Kotamobagu
Pada Tahun 2005 – 2009

Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Pertambahan (Jiwa)	Perkembangan (%)
2005	94.218	-	-
2006	94.847	629	0,67
2007	95.431	584	0,62
2008	96.732	1.301	1,36
2009	97.738	1.003	1,02

Sumber: Bolaang Mongondow Dalam Angka, Tahun 2009

Tabel diatas menunjukkan bahwa angka pertambahan jumlah penduduk di Kota Kotamobagu dari tahun ketahun mengalami perkembangan yang cukup signifikan. Dimana rata-rata pertambahan penduduk dari tahun ketahun adalah 689 jiwa atau 0,72% per tahun. Pertambahan jumlah penduduk terbesar adalah pada tahun 2008 yaitu sebesar 1.301 jiwa atau 1,36% sedangkan yang terkecil yaitu pada tahun 2007 yaitu sebesar 584 jiwa atau 0,62%.

Gambar 3.2
Jumlah Penduduk Kota Kotamobagu
Dirinci menurut Desa/Kelurahan Tahun 2009



Dari gambar diatas terlihat bahwa jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kelurahan Gogagoman kecamatan Kotamobagu yaitu sebesar 11.049 jiwa sedangkan jumlah penduduk yang paling kecil terdapat pada desa Sia yaitu sebesar 335 Jiwa.

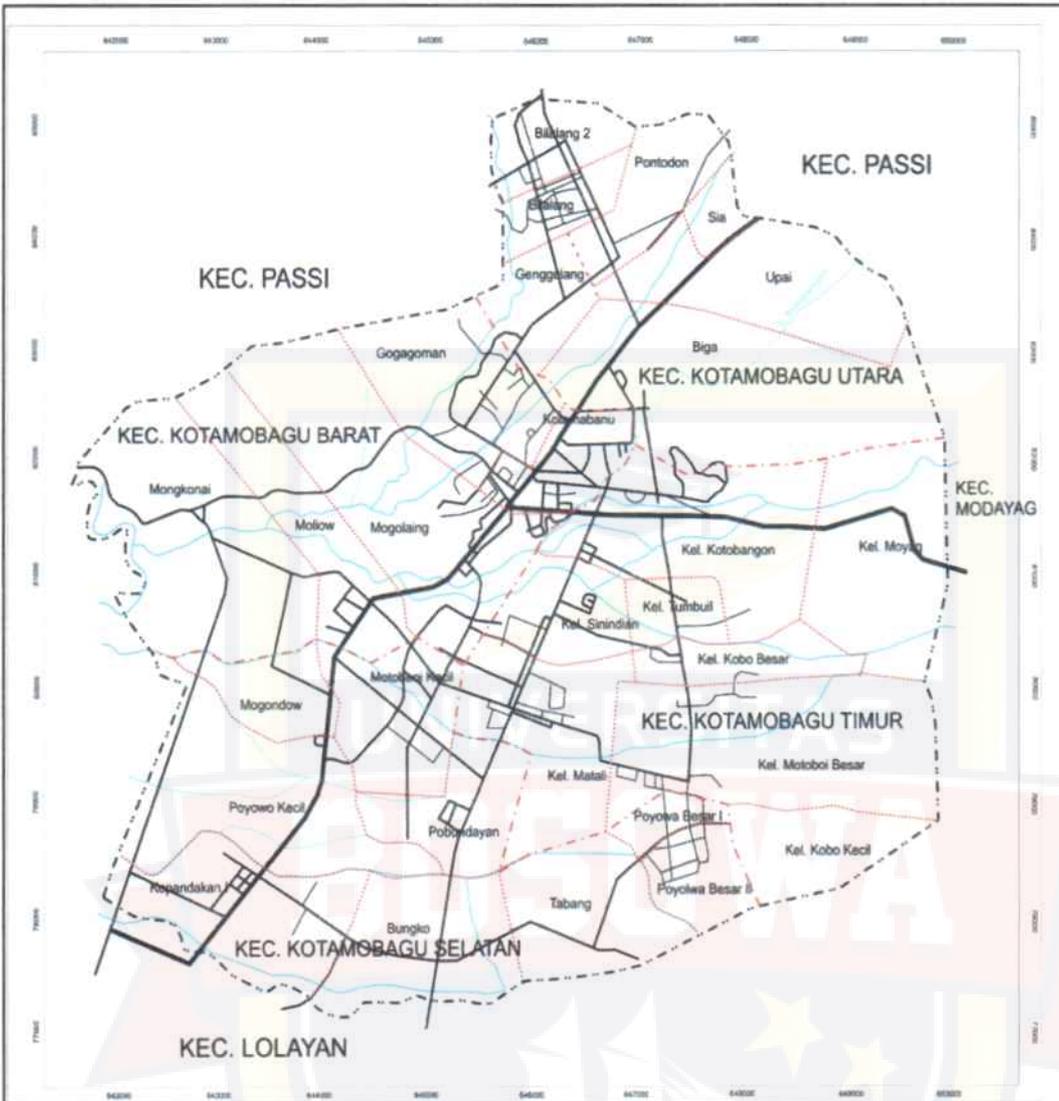
3.1.3. Topografi

Ketinggian wilayah Kota Kotamobagu mulai 225 sampai dengan lebih dari 368 meter diatas permukaan air laut. Keadaan ini membentuk suatu morfologi bagi setiap wilayah kota Kotamobagu

3.2.Aspek Sarana dan Prasarana Transportasi

3.2.1. Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana untuk memperlancar kegiatan ekonomi. Makin meningkatnya usaha pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar hubungan transportasi antar daerah, terutama daerah pedesaan, daerah perbatasan dan daerah-daerah terpencil. Panjang jalan di seluruh wilayah Kota Kotamobagu pada tahun 2009 mencapai 305,77 Kilometer. Panjang jalan yang berada dibawah wewenang negara adalah 10,00 Kilometer, dibawah wewenang Pemerintah provinsi sepanjang 77,00 Kilometer, dan sisanya 218,77 Kilometer berada dibawah wewenang Pemerintah Kota Kotamobagu. Persentase panjang jalan menurut kondisi jalan ialah 65,82 persen jalan telah diaspal, dan 34,18 persen jalan belum diaspal, jalan Negara dan jalan provinsi semuanya telah teraspal.



KOTA KOTAMOBAGU

Gambar : PETA JARINGAN JALAN

Mahasiswa / Sambilan : Moh. Musly Mokoginta / 45 02 042 018

SKALA 1 : 50.000



KETERANGAN

- Batas Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Jalan Arteri
- Jalan Sekunder
- Jalan Lokal

Dosen Pembimbing :
 1. Ir. Hj. Misliah Idrus, MS.Tr
 2. Ir. Nursyam Aksa, Msi.
 3. Ir. Rahmawati Rahman, Msi

Sumber :

Bappeda Kab. Bolaang Mangondow



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK
 UNIVERSITAS '45' MAKASSAR
 2009

3.2.2. Sarana Angkutan

Kota Kotamobagu telah memiliki 2 terminal, terminal bonawang dan terminal serasi. Dalam operasional pelayanan terminal bonawang yang terletak di perbatasan kota Kotamobagu merupakan sarana penghubung utama yang melayani aktifitas transportasi darat yang menghubungkan antara kota Kotamobagu dengan Kabupaten lain, juga menghubungkan kota Kotamobagu dengan provinsi lain (gorontalo), dan terminal serasi yang terletak tepat di pusat kota ini melayani aktifitas pelayanan transportasi dalam wilayah kota Kotamobagu dan juga melayani wilayah di sebagian kabupaten terdekat yang berbatasan dengan kota Kotamobagu. Ke 2 Terminal tersebut selain berfungsi sebagai penghubung antara kabupaten dan ibu kota provinsi serta provinsi lain juga mendukung mobilitas masyarakat lokal sesuai dengan rute yang telah ditentukan.

3.3.Kondisi Sistem Angkutan Umum di Kota Kotamobagu

Becak motor (bentor) yang ada di kota Kotamobagu merupakan satu-satunya sarana angkutan umum yang melayani masyarakat kota Kotamobagu untuk aktifitas dalam kota. Ini menjadi ciri khas yang jarang kita temukan di kota-kota lain yang dalam aktifitas lalu lalang masyarakat mereka di berikan alternatif angkutan umum untuk digunakan, hal ini tak berlaku di kota kotamobagu yang dalam aktifitas lalu lalang di dalam kota hanya dilayani oleh jenis kendaraan umum becak motor saja. Becak motor merupakan moda angkutan umum yang memberikan kontribusi besar buat pelaku perjalanan di kota Kotamobagu mengingat perjalanan yang bersifat door to door dan didukung pula oleh besarnya populasi becak motor yang ada. Jenis kendaran ini juga tidak memiliki trayek tertentu. Dari jumlah bentor yang terdapat di Kotamobagu berdasarkan data dinas perhubungan awalnya bentor berjumlah

hampir mendekati 5000 unit untuk kota Kotamobagu, hanya saja tahun 2008 di batasi untuk operasionalnya sebanyak 4000 unit saja.

Angkutan umum bentor ini oleh pemerintah tidak di batasi jalur operasionalnya sehingga lalu lalang angkutan ini sangat tidak teratur. Tidak adanya penentuan trayek menjadi konsekwensi untuk mengambil penumpang di sembarang tempat tanpa ada batasan pelayanan yang membatasi operasionalnya, lebih dari pada itu pelayanannya bahkan tergantung kesepakatan antara penumpang dan operator bentor meskipun jaraknya cukup jauh asal terjadi kesepakatan antara keduanya maka transaksi pelayanan transportasi ini bisa terjadi.

Karena tidak ada pengaturan yang cukup mampu mengikat operasionalnya kendaraan umum bentor ini sehingga sangat terkesan di biarkan begitu saja oleh pemerintah, maka tak jarang kendaraan ini parkir di sembarang tempat/jalan di pusat perkotaan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Tak jarang kita menemukan bahkan sampai ratusan bentor parkir di sisi jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalulintas kendaraan.

Dalam operasionalnya kaitannya dengan waktu pelayanan ini tidak di tentukan sehingga sangat tergantung operator bentor dalam menentukan waktu pelayanannya, bagi yang memiliki status kepemilikan kendaraan bentor secara sewa biasanya mereka memulai aktifitas pelayanannya pada waktu subuh mengingat banyaknya penumpang yang bergerak menuju pasar, namun bagi yang memiliki status kepemilikan bentor pribadi biasanya cenderung santai karena tidak di buru oleh uang setoran, dan batasan waktu pelayananpun tergantung dari operator bentor.

Sementara untuk teknis pengangkutan penumpang para operator bentor biasanya mencari di pusat-pusat keramaian, tidak adanya terminal khusus atau pangkalan yang ditentukan untuk menunggu penumpang menyebabkan lalu lalang kendaraan dalam mencari penumpang sangat terlihat jelas dalam aktifitasnya, Meskipun demikian para operator juga sering membuat pangkalan/terminal bayangan yang biasanya di jadikan tempat untuk menunggu

penumpang hal ini yang biasanya menjadi pemicu kemacetan. Namun sejak munculnya teknologi HP (handphone) saat ini baik operator bentor maupun pengguna bentor tidak merasa sulit lagi dalam aktifitas pelayanannya sebab bisa secara langsung di hubungi jika membutuhkan pelayanan.



Gambar 3.3.
Aktifitas Operasional Bentor

3.4. Profil Moda Transpotasi Bentor (Becak Motor)

Bentor (becak motor) di Kota Kotamobagu mulai terlihat sejak tahun 2001, kendaraan beroda 3 yang merupakan modifikasi kendaraan beroda dua ini awal mulanya hanya menjadi alternatif angkutan umum di tengah pengoperasian kendaraan angkutan kota mikrolet. Awal mulanya tak ada yang menduga kendaraan ini akan bertambah pesat hanya saja dugaan itu kemudian tak menjadi nyata, tepat memasuki tahun 2002 jumlah kendaraan ini telah

mencapai ratusan unit sejak saat itu mulai terlihat jenis kendaraan mikrolet mulai tersaingi oleh jenis angkutan umum ini, dan memasuki tahun 2003 kendaraan ini kemudian mengalami penambahan beberapa kali lipat dan mencapai ribuan unit.

Sebenarnya sejak tahun 2001 jenis angkutan ini telah di perdakan oleh pemerintah setempat dalam perda Bolmong no 9 tahun 2001 perubahan pertama peraturan daerah Kabupaten Bolaang Mongondow nomor 4 tahun 2000 tentang retribusi izin trayek, dalam pasal 8 ayat 2 terdapat penjelasan tentang biaya retribusi yang di bebaskan kepada pemilik bentor sebesar Rp. 288. 000, Selain itu juga terdapat perda no 10 tahun 2001 pengujian kendaraan bermotor dan pungutan retribusi atasnya, berdasarkan perda ini yang terimplementasi sebagaimana mestinya hanya mengenai retribusi sebab untuk uji kelayakan kendaraan bermotor beroda tiga ini tidak berjalan semestinya di karenakan tidak adanya standar jelas yang menjadi indikator dalam pengujian jenis kendaraan ini dan alat uji yang layak untuk jenis kendaraan yang merupakan hasil modifikasi kendaraan beroda 2 ini.

Setelah tahun 2004 kendaraan ini menjadi satu-satunya angkutan umum dalam kota yang melayani kebutuhan masyarakat dan sejak itu pula angkutan umum mikrolet tak satupun yang beroperasi didalam kota, penambahan yang terus menerus mengakibatkan penambahan angkutan bentor ini menjadi 15.000 unit untuk bolmong raya. Setelah terjadi pemekaran bolmong yang terbagi menjadi 5 Kabupaten/Kota, maka kota Kotamobagu menjadi pusat pelayan daerah pemekaran sekitar. Secara alamiah sejak itu terbagi unit pelayan angkutan bentor.

Berdasarkan data yang di temukan jumlah bentor di kota Kotamobagu awalnya yang beroperasi sekitar lebih dari 5000 unit bentor, hanya saja seiring perjalanan waktu tepat 2008 pemerintah kemudian mengambil sikap dengan upaya membatasi jumlah bentor yang beroperasi di kota Kotamobagu dengan jumlah 4000 unit guna efektifitas pelayanan.

Kendaraan bentor secara rinci adalah jenis kendaraan beroda 2 yang dimodifikasi menjadi kendaraan beroda 3, memiliki kepala bentor yang dibuat khusus dari besi sebagai posisi penumpang, terdiri dari atap besi, sandaran tempat duduk besi, kursi yang dilapisi busa, hanya memiliki rem belakang, penutup depan sebagai pelindung dari hujan dan memiliki sound system guna menghibur penumpang selama dalam perjalanan. Lebih jelasnya dapat dilihat dalam gambar di bawah ini.



Gambar 3.4.
Gambar Becak Motor

3.5. Data Trand Pertumbuhan Becak Motor (Bentor)

Trand pertumbuhan becak motor berkembang seiring permintaan kebutuhan moda guna pemenuhan pelayanan aktifitas masyarakat di Kota Kotamobagu, pertumbuhan jumlah bentor dari tahun ketahun terus meningkat hingga mencapai angka 4000 jumlah bentor di tahun 2009, hal ini dapat kita lihat dalam table dibawah ini :

Tabel 3.2
Jumlah Pertumbuhan Becak Motor Di Kota Kotamobagu
Pada Tahun 2005 – 2009

No	Tahun	Jumlah Bentor	Pertambahan	%
1	2005	2640	-	12
2	2006	2943	303	10
3	2007	3227	284	13
4	2008	3641	414	10
5	2009	4000	359	-

S

umber: Kantor Dinas Perhubungan Tahun 2009

Tabel diatas menunjukkan bahwa angka pertambahan jumlah bentor di Kota Kotamobagu dari tahun ketahun mangalami perkembangan yang cukup berfluktuasi. Dimana rata-rata pertambahan bentor dari tahun ketahun sebesar 10% per tahun. Pertambahan jumlah becak motor terbesar adalah pada tahun 2006 yaitu sebesar 1360 bentor atau pertambahan 12% dari tahun sebelumnya, sedangkan yang terkecil yaitu pada tahun 2009 yaitu sebesar 559 bentor atau terjadi pertambahan 10% dari tahun sebelumnya.

3.6. Data Kecelakaan Lalulintas di Kota Kotamobagu

Aktifitas transportasi selain menjadi solusi bagi masyarakat juga meninggalkan beberapa permasalahan, baik permasalahan mengenai sistim transportasi maupun masalah kecelakaan. Dan sebaik-baiknya transportasi adalah yang dapat menjawab setiap masalah yang ada atau paling tidak dapat

meminimalisir tingkat masalah yang di timbulkan oleh aktifitas transportasi. Adapun dari data kecelakaan lalu lintas di Kota Kotamobagu dapat dilihat pada table kecelakaan di bawah ini :

Tabel 3.3
Jumlah Kecelakaan Becak Motor Di Kota Kotamobagu
Pada Tahun 2005 – 2009

No	Tahun	Jenis Kendaraan						Jumlah
		Roda 4	%	Roda 3	%	Roda 2	%	
1	2005	12	21	9	16	36	63	57
2	2006	7	19	8	22	21	58	36
3	2007	9	18	9	18	31	63	49
4	2008	10	19	4	8	38	73	52
5	2009	8	21	7	18	24	62	39

Sumber: Kantor Dinas Perhubungan Tahun 2009

Tabel diatas menunjukkan bahwa angka kecelakaan bentor di Kota Kotamobagu dari tahun ketahun mangalami fluktuasi. Untuk data kecelakaan bentor tahun 2005 dan 2007 terjadi kecelakaan 9 bentor dalam tahun tersebut dari jumlah keseluruhan kecelakaan transportasi di Kota Kotamobagu, sementara yang terkecil terjadi di tahun 2008 dengan jumlah kecelakaan 4 bentor selama setahun. Adapun dari jumlah keseluruhan kecelakaan dari hasil akumulasi kecelakaan sejak tahun 2005 sampai 2009 tingkat kecelakaannya di dominasi oleh kendaraan beroda 2 dan disusul kendaraan beroda empat. Sementara bentor menempati posisi terkecil dari jumlah akumulasi kecelakaan sejak tahun 2005 sampai 2009.

3.7. Data Responden

Data responden yang dalam kebutuhan penelitian ini adalah hasil kuesioner yang di lakukan dengan responden, adapun responden yang terlibat dalam pengambilan data ini terdiri dari pengguna (penumpang) dan sopir bentor (operator).

3.7.1 Pengguna Bentor/penumpang

Jumlah sampel yang di ambil dari penumpang sebanyak 100 subjek perkelompok yang dalam hal ini di bagi menjadi 3 kelompok sehingga mendapatkan jumlah 300 subjek/orang yang di jadikan sebagai sampel, untuk lebih jelasnya lihat tabel berikut ini :

3.7.1.1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 3.4
Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Laki-laki	87	29
2	Perempuan	213	71
	Jumlah	300	100

Sumber : hasil suvey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk penumpang yang terjaring berdasarkan jenis kelamin laki-laki sebanyak 87 jiwa dengan pesentase sebesar 29%, dan jumlah responden untuk penumpang yang terjaring berdasarkan jenis kelamin perempuan sebanyak 213 jiwa atau dengan pesentase sebesar 71% dari jumlah total sampel untuk responden penumpang sebesar 300 jiwa. Data di atas memperlihatkan kecenderungan yang lebih banyak menggunakan jenis

angkutan becak motor ini lebih didominasi oleh kalangan perempuan dengan jumlah perbandingan yang cukup mencolok.

3.7.1.2 Responden Berdasarkan Umur

Tabel 3.5
Berdasarkan Klasifikasi Umur

No	Umur	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	12-24	127	42
2	25-37	65	22
3	38-50	82	27
4	>50	26	9
	Jumlah	300	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan pada tabel di atas bahwa jumlah responden untuk penumpang yang terjaring dalam pengambilan sampel ini berdasarkan umur 12-24 tahun sebanyak 127 jiwa dengan persentase sebesar 42%, untuk umur 25-37 tahun sebanyak 65 jiwa atau sebesar 22%, untuk responden berumur 38-50 tahun sebanyak 82 jiwa dengan persentase sebesar 27%, sedangkan untuk umur > 51 tahun sebanyak 26 jiwa atau sebesar 9%. dari data di atas bisa kita lihat kecenderungan pengguna di dominasi oleh rata-rata usia 38-50 tahun dan paling sedikit terlihat jelas dalam rata-rata umur >45 tahun.

3.7.1.3 Responden Berdasarkan Biaya Perjalanan

Tabel 3.6
Berdasarkan Biaya Perjalanan

No	Biaya Perjalanan	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Mahal	76	25,33
2	Cukup Murah	131	43,67
3	Murah	93	31
s	Jumlah	300	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas disini dapat kita lihat bahwa jumlah responden yang mengatakan biaya perjalanan mahal sebanyak 76 orang dengan persentase 25,33%, sementara jumlah responden yang mengatakan biaya perjalanana cukup murah sebanyak 131 orang dengan persentase 43,67%, dan responden yang mengatakan biaya perajalanan murah sebanyak 93 orang dengan persentase 31%. Disini dapat terlihat bahwa jumlah terbanyak di dominasi oleh responden yang mengatakan biaya perjalanan cukup murah.

3.7.1.4 Respon Berdasarkan Tingkat Kemudahan

Tabel 3.7
Berdasarkan Kemudahan

No	Kemudahan	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Mudah	135	45
2	Cukup Mudah	102	34
3	Sulit	63	21
	Jumlah	300	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Dari tabel di atas dapat kita lihat banyaknya jumlah responden yang terbagi cukup jelas, responden yang mengatakan mudah sebanyak 135 orang dengan persentase 45%, sementara esponden yang mengatakan cukup mudah sebanyak 102 orang dengan persentase 34%, dan responden yang mengatakan sulit sebanyak 63 orang dengan persentase sebesar 21%. Dapat terlihat jelas jumlah responden yang mengatakan mudah yang mendominasi responden yyang mengatakan cukup mudah dan sulit.

3.7.1.5 Responden Berdasarkan Kenyamanan

Tabel 3.8
Berdasarkan Kenyamanan

No	Kenyamanan	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Nyaman	194	65
2	Kurang Nyaman	45	15
3	Tidak Nyaman	61	20
Jumlah		300	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas disini dapat kita lihat bahwa jumlah responden yang mengatakan bahwa bentor memiliki tingkat kenyamanan adalah sebanyak 194 orang dengan persentase 65%, sementara jumlah responden yang mengatakan bahwa bentor memiliki tingkat kenyamanan yang kurang adalah sebanyak 45 orang dengan persentase sebesar 15%, sedangkan jumlah responden yang menyatakan bahwa bento tidak memiliki tingkat kenyamanan adalah sebesar 61 responden dengan persentase sebesar 20%. Disini dapat

terlihat bahwa jumlah terbanyak di dominasi oleh responden yang mengatakan bahwa bentor memiliki tingkat kenyamanan.

3.7.1.6 Responden Berdasarkan Kebutuhan Masyarakat

Tabel 3.9
Berdasarkan Kebutuhan

No	Kebutuhan	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Baik	262	87
2	Cukup Baik	30	10
3	Tidak Baik	8	3
s	Jumlah	300	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Dari hasil survey yang didapatkan dengan menggunakan pendekatan partisipatif dengan perangkat kusioner. Maka, jumlah penumpang yang dijadikan responden berdasarkan sampel yang telah ditentukan, yang mengatakan baik sebesar 262 responden dengan persentase sebesar 87%, jumlah responden yang menyatakan cukup baik adalah sebesar 30 responden atau sebesar 10%. Sedangkan untuk responden yang menyatakan tidak baik adalah sebesar 8 responden dengan persentase sebesar 3%.

3.7.1.7 Responden Berdasarkan Keberadaan Kaitannya Dengan Sistem Transportasi

Tabel 3.10
Berdasarkan Keberadaan Kaitannya Dengan Transportasi

No	Keberadaan Kaitannya Dengan Transportasi	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Baik	72	24
2	Cukup Baik	142	47,33
3	Tidak Baik	86	28,67
	Jumlah	300	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Dari hasil survey yang didapatkan dengan menggunakan pendekatan partisipatif dengan perangkat kusioner. Maka, jumlah penumpang yang dijadikan responden berdasarkan sampel yang telah ditentukan, menyatakan bahwa keberadaan bentor kaitannya dengan transportasi adalah baik sebesar 72 responden dengan persentase sebesar 24%, jumlah responden yang menyatakan keberadaan bentor kaitannya dengan sistem transportasi adalah cukup baik sebesar 142 responden atau sebesar 47,33%. Sedangkan untuk responden yang menyatakan bahwa keberadaan bentor kaitannya dengan transportasi adalah tidak baik sebesar 86 responden dengan persentase 28,67%.

3.7.2 Operator Becak Motor (Bentor)

Jumlah sampel yang diambil untuk operator dalam penelitian ini sebanyak 10% dari jumlah becak motor di kotamobagu, lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

3.7.2.1 Responden Berdasarkan Umur

Tabel 3.11
Berdasarkan Klasifikasi Umur

No	Umur Operator	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	17-27	179	45
2	28-38	132	33
3	>38	89	22
Jumlah		400	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan pada tabel di atas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring dalam pengambilan sampel ini berdasarkan umur 17-27 tahun sebanyak 179 jiwa dengan persentase sebesar 45%, untuk umur 28-38 tahun sebanyak 132 jiwa atau sebesar 33%, sedangkan untuk umur > 38 tahun sebanyak 89 jiwa atau sebesar 22%. dari data di atas bisa kita lihat kecenderungan umur opeator bentor di dominasi oleh rata-rata umur 17-27 tahun dan paling sedikit terlihat jelas dalam rata-rata umur >38 tahun.

3.7.2.2 Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tabel 3.12
Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Tidak Sekolah/tidak tamat SD	35	9
2	Tamat SD	55	14
3	Tamat SMP	70	17
4	Tamat SMA	191	48
5	Sarjana	49	12
	Jumlah	400	100

Sumber : hasil olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan tingkat pendidikan adalah sebagai berikut, untuk opeator yang tidak sekolah/tidak tamat SD adalah sebanyak 35 jiwa dengan persentase sebesar 9%, untuk yang tamat SD sebesar 55 jiwa atau dengan jumlah persentase sebesar 14%, untuk yang tamat SMP sebesar 70 jiwa dengan persentase sebesar 17%, untuk tamat SMA sebesar 191 jiwa atau sebesar 48%, sedangkan untuk tingkat pendidikan sarjana jumlah esponden operator bentor yang terjaring sebesar 49 jiwa atau sebesar 12%. Data di atas memperlihatkan kecenderungan bahwa operator bentor berdasarkan tingkat pendidikannya di dominasi oleh mereka yang sampai pada pendidikan jenjang SMP, sedangkan operator bentor berdasarkan tingkat pendidikannya yang terendah di dominasi oleh mereka yang tidak besekolah atau tidak tamat SD.

3.7.2.3 Responden Berdasarkan Status Kepemilikan Kendaraan

Tabel 3.13
Berdasarkan Status Kepemilikan Kendaraan

No	Status Kepemilikan Kendaraan	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	Mililik Pribadi	137	34
2	Sewa	263	66
Jumlah		400	100

Sumber : hasil olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk opeator bentor yang terjaring berdasarkan status kepemilikan kendaraan pribadi sebanyak 137 jiwa dengan pesentase sebesar 34%, dan jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan staus kepemilikan kendaraan yang di sewa sebanyak 263 jiwa atau dengan pesentase sebesar 66% dari jumlah total sampel untuk responden operator bentor sebesar 400 jiwa. Data di atas memperlihatkan kecenderungan status kendaraan bentor pada umumnya adalah disewayang lebih banyak menggunakan jenis angkutan becak motor ini lebih didominasi oleh kalangan perempuan dengan jumlah perbandingan yang cukup mencolok.

3.7.2.4 Responden Berdasarkan Pendapatan

Tabel 3.14
Berdasarkan Pendapatan

No	Pendapatan/Hari (Rp)	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	>50.000-70.000	222	55,5
2	70.000->80.000	178	44,5
Jumlah		400	100

Sumber : hasil olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan pendapatan >50.000-70.000 Rp/hari sebanyak 222 jiwa dengan persentase sebesar 55,5%, dan jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan pendapatan 70.100- 80.000 Rp/hari sebanyak 178 jiwa dengan persentase sebesar 44,5%. Data di atas memperlihatkan kecenderungan pada umumnya operator bentor yang memiliki pendapatan >50.000-70.000 Rp/hari lebih banyak di banding operator yang memiliki pendapan 70.100->80.000 Rp/hari.

3.7.2.5 Responden Berdasarkan Waktu Operasi Pelayanan

Tabel 3.15
Waktu Operasi Pelayanan

No	Lama Pelayanan (jam)	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	>12	9	2,25
2	10-12	328	82
3	<10	63	15,75
Jumlah		400	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan lama pelayanan >12 jam sebanyak 9 jiwa dengan persentase sebesar 2,25%, jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan lama pelayanan 10 – 12 jam sebanyak 328 jiwa dengan persentase sebesar 82%, dan jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan lama pelayanan <10 jam sebanyak 63 jiwa dengan persentase sebesar 15,75%. Data di atas memperlihatkan kecenderungan pada umumnya operator bentor yang memiliki lama pelayanan 10 – 12 jam lebih banyak di banding operator yang memiliki lama pelayanan >12 dan <10 jam.

3.7.2.6 Responden Berdasarkan Lamanya bekerja sebagai operator

Tabel 3.16
Lamanya Bekerja sebagai Operator

No	Lama Kerja (Tahun)	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	>6	93	23,25
2	3 – 6	227	56,75
3	<3	80	20
Jumlah		400	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan lama kerja >6 tahun sebanyak 93 jiwa dengan persentase sebesar 23,25%, jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan lama kerja 3 – 6 tahun sebanyak 227 jiwa dengan persentase sebesar 56,75%, dan jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan lama kerja <3 tahun sebanyak 80 jiwa dengan persentase sebesar 20%. Data di atas memperlihatkan kecenderungan pada umumnya operator bentor yang memiliki lama kerja 3 – 6 tahun lebih banyak di banding operator yang memiliki lama kerja >6 tahun dan <3 tahun.

3.7.2.7 Responden Berdasarkan Jam Mulai Operasi

Tabel 3.17
Jam Mulai Operasi

No	Jam Mulai	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	<5	89	22,25
2	5 – 7	238	59,50
3	>7	73	18,25
Jumlah		400	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan jam mulai operasi <5 (dibawah jam 5) sebanyak 89 jiwa dengan persentase sebesar 22,25%, jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan jam mulai operasi 5 – 7 (di mulai dari jam lima, jam 6 dan jam 7) sebanyak 238 jiwa dengan persentase sebesar 59,50%, dan jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan jam mulai operasi >7 (di atas jam 7) sebanyak 73 jiwa dengan persentase sebesar 18,25%. Data di atas memperlihatkan kecenderungan pada umumnya operator bentor yang memiliki jam mulai operasi 5 - 7 (di mulai dari jam lima, jam 6 dan jam 7) lebih banyak di banding operator yang memiliki Jam mulai operasi <5 (dibawah jam 5) dan >7 (di atas jam 7).

3.7.2.8 Responden Berdasarkan Jumlah Penumpang Yang Dilayani Dalam Sehari

Tabel 3.18
Jumlah Penumpang Yang Dilayani Dalam Sehari

No	Jumlah	Jumlah (Bentor)	Persentase (%)
1	<25 - 35	222	55,5
2	>35	178	44,5
	Jumlah	400	100

Sumber : hasil survey & olah data tahun 2009

Berdasarkan tabel diatas bahwa jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan jumlah penumpang yang dilayani <25 - 35 sebanyak 222 jiwa dengan persentase sebesar 55,5%, jumlah responden untuk operator bentor yang terjaring berdasarkan jumlah penumpang yang dilayani >35 sebanyak 178 jiwa dengan persentase sebesar 44,5%. Data di atas memperlihatkan kecenderungan pada umumnya operator bentor yang memiliki jumlah penumpang yang dilayani <25 – 35 banyak di banding operator yang memiliki jumlah penumpang yan dilayani >35.

BAB IV

UNIVERSITAS

BIGIWA



BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Karakteristik Masyarakat Kota Kotamobagu

Masyarakat Kota Kotamobagu secara umum tak bisa terlepas dari tradisi kesukuan yang menjadi latar belakang yang membentuk pola pikir masyarakat, karenanya sikap pola hidup masyarakat tak bisa dilepaskan dari latar belakang sejarahnya. Sebelum kota Kotamobagu melepaskan diri menjadi kota Kotamobagu dalam pemekaran wilayah secara keseluruhan yang terbagi menjadi 4 kabupaten dan 1 kota pada tahun 2008, wilayah ini awalnya masuk dalam wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow.

Kabupaten Bolaang Mongondow merupakan suatu daerah di Sulawesi Utara yang merupakan daerah bekas jajahan belanda, awal mulanya daerah ini merupakan gabungan dari 4 kerajaan yang di istilahkan swapraja, yang terdiri dari:

- 1) Swapraja Bolaang Mongondow
- 2) Swapraja Bolaang Uki
- 3) Swapraja Bintauna
- 4) Swapraja Kaidipang Besar

Penduduk asli Bolaang Mongondow berasal dari keturunan Gumalangit dan Teneduata serta Tumotoi Bokol dan Tumotoi Bokot, awalnya mereka tinggal di gunung Komasaan (bintauna). Kemudian menyebarkan ke timur di tudu in passi, tudu in lolayan, tudu in Sia, tudu in bumbungon, mahag, siniow dan lain-lain. Peristiwa perpindahan ini terjadi sekitar abad 8 dan 9.

Nama Bolaang berasal dari kata "bolango" atau "balangon" yang berarti laut. Bolaang atau golaang dapat pula berarti menjadi terang atau terbuka dan tidak gelap, sedangkan Mongondow dari kata

“momondow” yang berarti berseru tanda kemenangan. Desa Bolaang terletak di tepi pantai utara yang pada abad 17 sampai akhir abad 19 menjadi tempat kedudukan istana raja, sedangkan desa mongondow terletak sekitar 2 km selatan Kotamobagu. Daerah pedalaman sering disebut dengan “rata Mongondow”. Dengan bersatunya seluruh kelompok masyarakat yang tersebar, baik yang berdiam di pesisir pantai maupun yang berada di pedalaman Mongondow di bawah pemerintahan Raja Tadohe, maka daerah ini dinamakan Bolaang Monondow.

Setiap kelompok keluarga dari satu keturunan dipimpin oleh seorang Bogani (laki-laki atau perempuan) yang dipilih dari anggota kelompok dengan persyaratan: memiliki kemampuan fisik (kuat), berani, bijaksana, cerdas, serta mempunyai tanggung jawab terhadap kesejahteraan kelompok dan keselamatan dari gangguan musuh.

Setelah proklamasi 17 Agustus 1945, Bolaang Mongondow menjadi bagian wilayah Propinsi Sulawesi Utara yang berspusat di Makassar, kemudian tahun 1953 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 11 Tahun 1953 Sulawesi Utara dijadikan sebagai daerah otonom tingkat I. Bolaang Mongondow dipisahkan menjadi daerah otonom tingkat II mulai tanggal 23 Maret 1954, sejak saat itu Bolaang Mongondow resmi menjadi daerah otonom yang berhak mengatur rumah tangganya sendiri berdasarkan PP No. 24 Tahun 1954. Atas dasar itulah, mengapa setiap tanggal 23 Maret seluruh rakyat Bolaang Mongondow selalu merayakannya sebagai HUT Kabupaten Bolaang Mongondow.

Seiring dengan Nuansa Reformasi dan Otonomi Daerah, telah dilakukan pemekaran wilayah dengan terbentuknya Kabupaten Bolaang Mongondow Utara melalui Undang-Undang No. 10 Tahun 2007 dan Kota Kotamobagu melalui Undang-Undang No. 4 Tahun 2007 sebagai hasil pemekaran dan Kabupaten Bolaang Mongondow.

Tujuan Utama pembentukan Kab. Bolmong Utara dan Kota Kotamobagu adalah untuk memajukan daerah, membangun kesejahteraan rakyat, memudahkan pelayanan, dan Mobilisasi pembangunan bagi terciptanya kesejahteraan serta kemakmuran rakyat Totabuan.

Masyarakat Bolaang Mongondow selain memiliki memiliki ciri khas tersendiri yang menjadi pembeda dengan suku-suku yang lain, juga memiliki "Moto" atau semacam slogan daerah yang berbunyi, "Mototompiaan, Mototabian, Mototanoban" yang artinya saling menjaga kerukunan, saling mengasihi, saling merindukan. Moto ini yang kemudian menjadi dasar pijakan pemikiran masyarakat bolmong secara keseluruhan tak terkecuali kota Kotamobagu dalam kaitannya dengan interaksi sosial masyarakat.

Moto di atas yang setelah di implementasi dalam bentuk sikap praksis ini kemudian menciptakan atau yang membentuk karakter masyarakat Bolaang Mongondow secara umum dan masyarakat kota Kotamobagu secara khususnya. Banyaknya silaturahmi yang terjalin di tengah masyarakat merupakan gambaran tak terlepasnya pengaruh moto tadi dari kenyataan interaksi sosial.

Masyarakat kota Kotamobagu dewasa ini jika kita perhatikan aktifitas kesehariannya cenderung banyak aktifitas jalan-jalannya atau lebih tepatnya jalan-jalan sekaligus silaturahmi dengan sesama. Berdasarkan pola atau corak aktifitas masyarakat seperti ini sehingga untuk lebih jauhnya jika kita kaitkan dengan persoalan transportasi maka jenis moda bentor ini memang sangat cocok dengan pola pikir masyarakat guna mendukung aktifitas yang lebih intens dengan masyarakat sekitar di banding angkutan umum mikrolet. Gaya tampilan bentor yang cenderung terkesan santai sangat menunjang kebutuhan masyarakat dalam interaksinya, maka tak heran jika kita sering menemukan masyarakat kota Kotamobagu

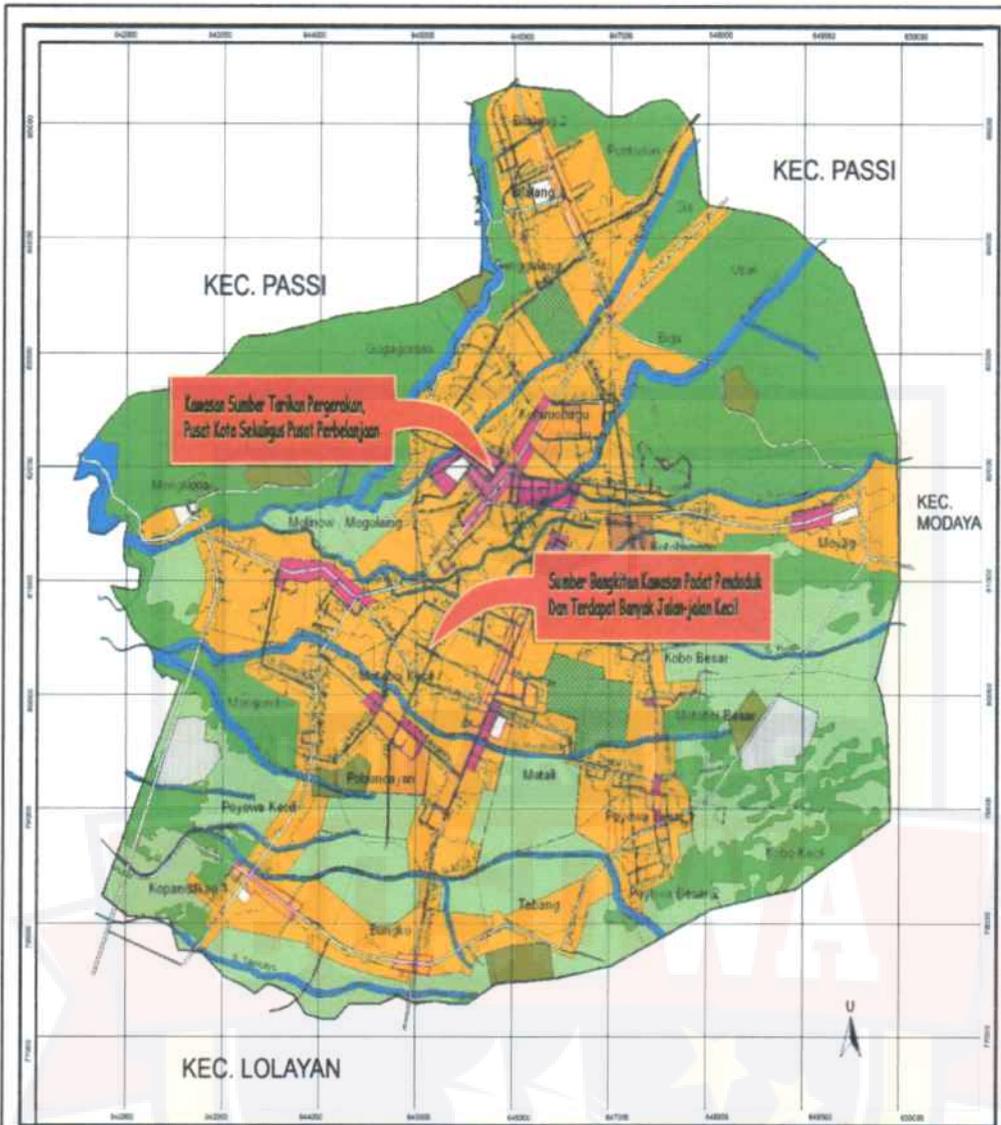
yang menggunakan alat angkutan umum ini hanya sebatas jalan-jalan saja di seputaran kota Kotamobagu.

4.2. Analisis Pola Keruangan

Sistem transportasi memiliki keterkaitan dengan penyebaran penduduk, sebaran penduduk merupakan indikasi pemicu adanya bangkitan sementara sebaran -sebaran fasilitas lainnya menjadi faktor penarik pergerakan karenanya dalam melihat arus pergerakan dapat kita lihat dalam implementasi penggunaan lahan yang sudah ada. Penggunaan lahan dalam sistem transportasi terbagi atas 2 tipe penggunaan lahan :

- a). Tata guna lahan sebagai pembangkit pergerakan
- b). Tata guna lahan sebagai penarik pergerakan.

Untuk menghubungkan kedua tipe penggunaan lahan ini harus ada jaringan transportasi dan alat pengangkutan dari bangkitan penarikan pergerakan. Kota Kotamobagu dengan luas wilayah 184,27 km² dengan jumlah penduduk 97. 663 jiwa yang tersebar di 4 kecamatan yang terdiri dari 28 Desa/Kelurahan.



KOTA KOTAMOBAGU

Gambar :

Peta Analisa Pola Keruangan

KETERANGAN

- Batas Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Jalan Arteri
- Jalan Sekunder
- Jalan Lokal

- Kawasan Sempadan Sungai
- Kawasan Pertanian Tanaman Pangan Lahan Basah (Sawah)
- Kawasan Perkebunan
- Kawasan Ruang Terbuka Hijau (Hutan Kota)
- Kawasan Pemakaman Umum
- Kawasan Permukiman
- Kawasan Perkantoran/ Pemerintahan
- Kawasan FASUM & FASOS (Sarana : Peribadatan, Pendidikan, Olahraga, Kesehatan, Rekreasi dan Lapangan Terbuka)
- Kawasan Industri
- Kawasan Perdagangan/ Usaha/ Jasa
- Simpul Transportasi

U

SKALA 1 : 50.000



Dosen Pembimbing :

1. Ir. Hj. Mistiah Idrus, MS, Tr
2. Ir. Nursyam Akse, Msi.
3. Ir. Rahmawati Rahman, Msi

Mahasiswa / Sambilan :

Moh. Musly Mokoginta / 45 02 042 018

Sumber :

Bappeda Kab. Bolaang Mangondow



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS "45" MAKASAR
2008

Sumber terlihat sangat jelas dari peta tata guna lahan yang di tampilkan, letak permukiman penduduk yang menggambarkan besaran bangkitan pergerakan dapat di lihat dalam peta yang di beri warna kuning. Area yang cukup luas sebagai pusat bangkitan dan banyaknya lorong-lorong disela-sela permukiman padat penduduk adalah gambaran banyaknya kemungkinan pergerakan yang bisa dilakukan masyarakat.

Sumber tarikan pergerakan dapat kita lihat dalam peta yang diberi warna merah muda, adanya aktifitas perdagangan, usaha, dan aktifitas pelayanan jasa menjadi indikasi pemicu besarnya tarikan yang mengarahkan masyarakat bergerak menuju pusat pelayanan. Selain itu terdapat sumber tarikan yang berskala lebih kecil seperti perkantoran, fasilitas umum yang juga menjadi simpul-simpul tarikan dalam tujuan aktifitas pergerakan. Gambaran Dalam peta merupakan proyeksi yang cukup nyata dari sumber bangkitan dan tarikan sebagai konsekwensi logis arah pergerakan aktifitas keseharian masyarakat di kota Kotamobagu.

Banyaknya jalan-jalan kecil yang terdapat di kota Kotamobagu sangat menampakkan kekhasan bentuk pelayanan alat transportasi becak motor (bentor), yang mana ciri ini tidak dimiliki oleh angkutan umum lain yang pernah ada di kota Kotamabagu. Pelayanan dari pintu ke pintu dan sangat handal dalam medan-medan tertentu menjadi sebab kenapa masyarakat kota Kotamobagu cukup apresiatif dengan jenis angkutan umum ini.

Tak hanya masyarakat kota Kotamobagu yang terlayani dengan jenis angkutan ini karena becak motor dalam lingkup pelayanannya tak di batasi oleh ketentuan trayek yang berlaku karenanya pelayanannya melingkupi daerah sekitar termasuk daerah Bolaang Mongondow, Bolaang Mongondow Timur. Ini menjadi indikasi yang

cukup jelas bahwa yang membutuhkan pelayanan becak motor tidak hanya masyarakat kota Kotamobagu akan tetapi termasuk masyarakat daerah sekitar kota Kotamobagu merasa butuh akan pelayanan becak motor tersebut.

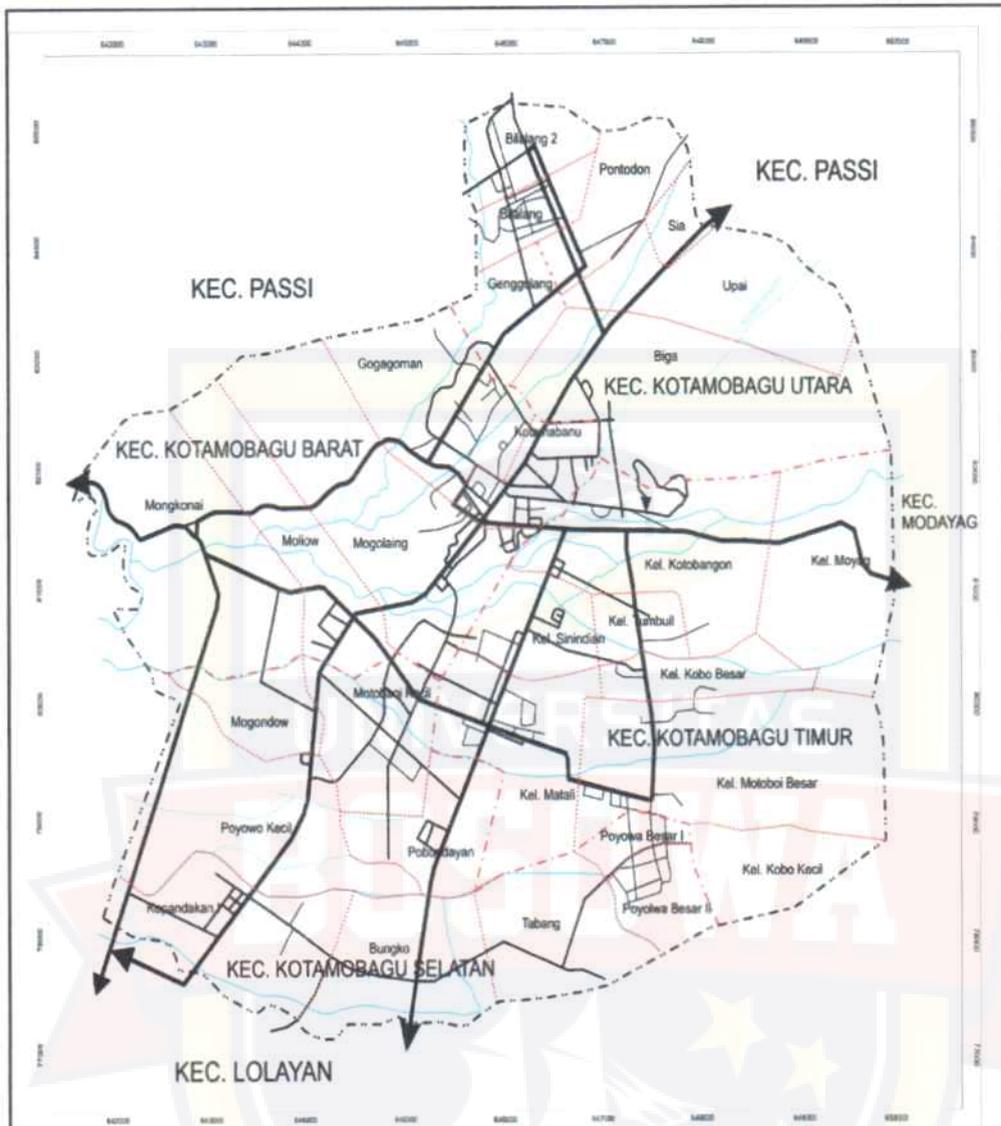
4.3. Analisis Sistem Transportasi Kota Kotamobagu

Di kota Kotamobagu terdapat 2 terminal yang digunakan dalam menunjang operasional transportasi, untuk fungsinya terminal ini di bagi berdasarkan radius pelayanan. Dalam kaitannya dengan pelayanan antar kota antar propinsi, antar kota dalam propinsi ini di layani oleh terminal Bonawang. Ini di tunjang dengan adanya sarana angkutan yang di siapkan, adapun jenis angkutan yang terdapat disana guna pelayanan terhadap aktifitas rutinitas masyarakat Kota Kotamobagu adalah jenis kendaraan seperti minibus dan mikrolet. Sementara untuk terminal serasi dulunya adalah terminal untuk kendaraan umum mikrolet yang melayani masyarakat dalam Kota, hanya saja untuk pelayanan saat ini tidak lagi terdapat kendaraan angkutan jenis ini di dalam operasional pelayan dalam kota karena telah digantikan dengan angkutan bentor. Terminal serasi yang layaknya menjadi fungsi sebagaimana fungsi terminal lainnya, hanya melayani sebagian bentor saja itupun yang sering di layani hanya bentor yang mangkal di terminal untuk mengambil penumpang yang beraktifitas di seputan pasar. Jadi dalam pelayanan transportasi di kota Kotamobagu secara khusus untuk pelayanan penumpang di dalam kota hanya terdapat angkutan bentor sebagai angkutan umum yang melayani aktifitas lalu lalang penumpang.

Di kotamobagu juga terdapat jenis kendaraan mobil truk, mobil pick up, mobil box yang digunakan hanya saja ini di gunakan untuk mengangkut angkutan-angkutan berat bersifat (non manusia) yang tidak mungkin di layani dengan menggunakan becak motor. Selain itu juga masyarakat kota Kotamobagu banyak yang menggunakan

angkutan pribadi seperti sepeda motor dan mobil pribadi dalam menunjang aktifitas kesehariannya.





KOTA KOTAMOBAGU

Gambar :
PETA ALUR PERGERAKAN TRANSPORTASI MIKROLET
 (SEBELUM KEBERADAAN BENTOR)

Mahasiswa / Skripsi :

Moh. Musly Mokoginta / 45 02 042 018



SKALA 1 : 50.000



KETERANGAN

- Batas Kota
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Sungai
- Jalur Pergerakan Mikrolet

Desain Pembimbing :

1. Ir. Hj. Misliyah Idrus, MS.Tr
2. Ir. Nursyam Aksa, Msi
3. Ir. Rahmawati Rahman, Msi

Sumber :

Bappeda Kab. Bolaang Mangondow



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK
 UNIVERSITAS '45' MAKASSAR
 2009

Memilih moda angkutan didaerah perkotaan bukanlah proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan status sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (bruton dalam warpani,s., 1990, 146).

Hal yang dapat mempengaruhi pemilihan moda sangat di pengaruhi oleh jarak perjalanan dan tujuan perjalanan.

1. Jarak Perjalanan

Jarak biasanya di ukur lewat 3 cara yang populer : jarak fisik udara, jarak yang di ukur sepanjang lintasan yang di lalui, jarak yang di ukur dengan waktu perjalanan. Dalam teorinya bruton di sebutkan bahwa lama waktu tempuh dari pintu ke pintu (tempat asal sebenarnya ke tempat tujuan akhir) adalah ukuran waktu yang lebih banyak dipilih, karena dapat merangkum seluruh waktu yang bersangkutan-paut dengan perjalanan tersebut.

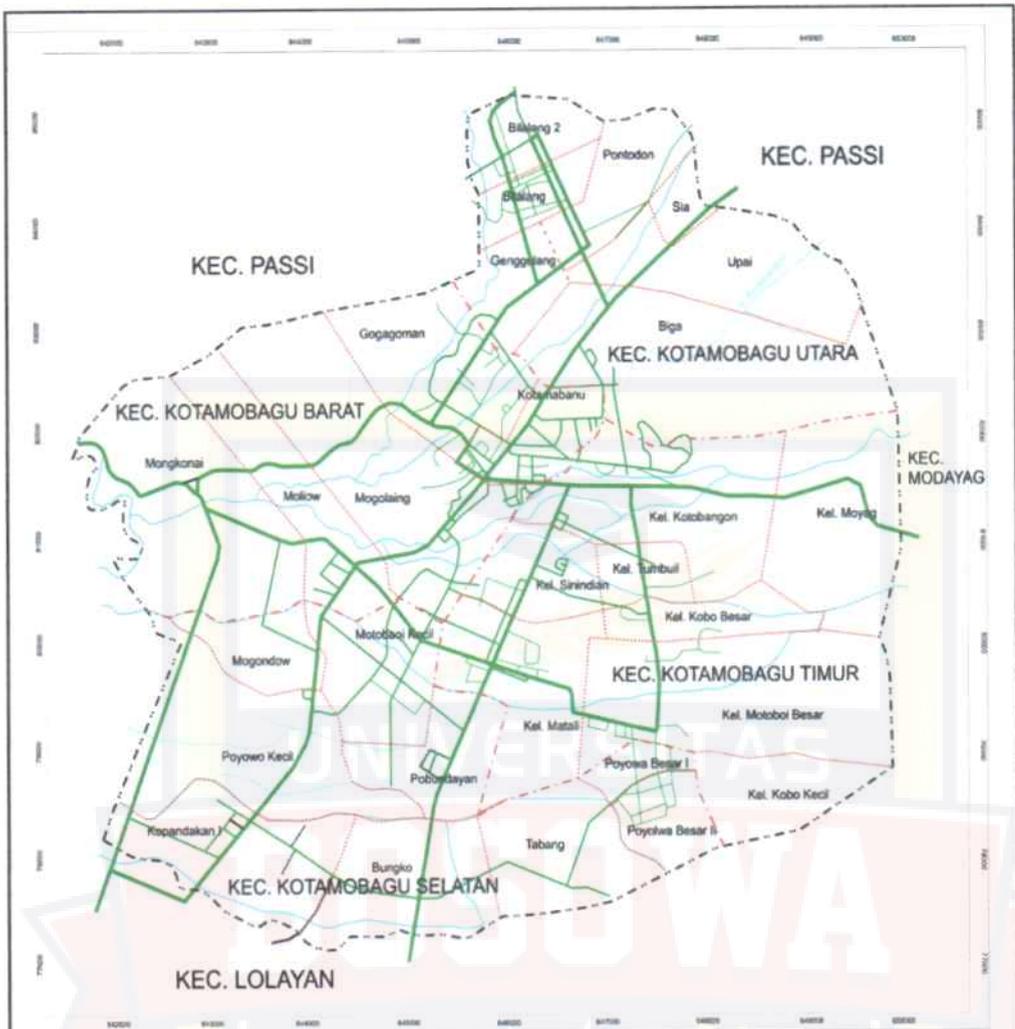
Salah satu ciri khusus dari pelayanan transportasi bentor adalah sistem door to door atau pelayanan yang bersifat dari pintu ke pintu.berdasarkan teori bruton bahwa kecenderungan yang banyak di pilih dari ketiga cara yang telah di sebutkan di atas maka ini cukup menjadi alasan mengapa kemudian becak motor ini sangat cocok dengan jenis moda yang diharapkan oleh masyarakat Kota Kotamobagu.

2. Tujuan perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi pemilihan moda. Pengalaman menunjukan adanya keterkaitan antara jumlah pemakai angkutan umum dan tujuan perjalanan. Dalam kasus pemilihan moda tranportasi bentor ini tak terpisah juga dari pengalaman, kecenderungan penumpang dalam menikmati perjalanan dengan angkutan ini cukup memberikan kesan positif

yang berbeda dengan alat angkut lainnya sehingga mereka dapat menikmati setiap pengalaman dalam setiap perjalanannya.





KOTA KOTAMOBAGU

Gambar :
PETA ALUR PERGERAKAN TRANSPORTASI
 (SETELAH KEBERADAAN BENTOR)

Mahasiswa / Stempel :
 Moh. Musly Mokoginta / 45 02 042 018



- KETERANGAN**
- Batas Kota
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
 - Sungai
 - Jalur Pergerakan Bentor

- Sumber :
1. Ir. Hj. Misliyah Idrus, MS.Tr
 2. Ir. Nursyam Aksa, Msi.
 3. Ir. Rahmawati Rahman, Msi

Bappeda Kab. Bolaang Mangondow



4.4. Analisis Pelayanan Becak Motor

1. Karakteristik Penumpang

- Secara umum pengguna becak motor di Kota Kotamobagu didominasi oleh perempuan dengan pesentase sekitar 71 %. Ini di karenakan kecenderungan masyarakat khususnya yang berjenis kelamin laki-laki memiliki kecenderungan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan beroda 2 dalam melakukan aktifitasnya.
- Berdasarkan klasifikasi umur, pengguna becak motor di Kota Kotamobagu sebagian besar adalah masyarakat yang berusia antara 12-24 tahun. Di sini dapat terlihat bahwa yang paling banyak melakukan aktifitas pergerakan dengan bentor itu di dominasi usia pelajar dan mahasiswa dimana ini di pengaruhi oleh aktifitas rutinitasnya sebagian besarnya adalah pelajar.
- Sekitar 74,67 % dari responden mengatakan biaya perjalanan dengan menggunakan Becak Motor di Kota Kotamobagu cukup murah atau sangat terjangkau. Hal ini di mungkinkan karena pada umumnya masyarakat sebelum melakukan aktifitas pergerakan dengan menggunakan bentor akan terlebih dahulu melakukan tawar menawar dengan operator bentor tentang biayanya untuk mengantarkan penumpang sampe ketujuan sehingga jika penumpang dan operator merasa cocok maka dimungkinkannya pelayanan.
- Dari segi aksesibilitas, sebanyak 45% responden mengatakan mudah, yang mengindikasikan bahwa Becak Motor di Kota Kotamobagu cukup efisien digunakan sebagai alat transportasi. Persentase yang cukup besar ini menjadi gambaran tingkat kemudahan dalam pelayan bentor. Ini di mungkinkan karena jenis angkutan ini tak hanya melintas di jalan poros saja melainkan sangat bisa menjangkau masuk sampai ke lorong-lorong sekalipun. Selain itu masyarakat juga

tidak perlu membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu angkutan ini, bahkan sebagian masyarakat menggunakan teknologi modern guna pelayanan angkutan ini dalam hal ini penggunaan Handphone yang di pergunakan untuk menghubungi operator bentor sehingga lebih memudahkan masyarakat dalam pelayanan aktifitasnya.

- Sebanyak 55% responden mengatakan nyaman menggunakan Becak motor sebagai alat transportasi. Hal ini dimungkinkan karena pelayanan yang bersifat door to door sehingga tak membutuhkan waktu lama untuk sampai ketujuan yang dimaksud, sehingga tak perlu menunggu mengantar penumpang sampai habis sebagaimana pelayanan dalam angkutan jenis mikrolet. Selain itu karena design bentor yang terdiri dari bagian pembentuknya cukup bisa di andalkan. Misalnya kursi sebagai tempat duduknya rata-rata di design menggunakan busa tebal sehingga cukup empuk di duduki oleh penumpang. Terdapat juga jenis pelayanan berupa sound system yang sengaja dibuat untuk menghibur penumpang jika penumpang merasa butuh mendengarkan musik selama dalam perjalanan. Kerangka kepala bentor yang di design terbuka cukup baik mengganti alat pendingin (seperti AC dalam mobil), sehingga membuat masyarakat merasakan kesejukan alami lewat hembusan angin secara langsung.
- Alat transportasi Becak Motor di Kota Kotamobagu sangat dibutuhkan, hal ini dapat dilihat dari persentase responden sebanyak 87% yang mengatakan baik ditinjau dari segi kebutuhan. Disini jelas sangat dibutuhkan di karenakan bentor ini merupakan satu-satunya jenis angkutan umum yang terdapat di kota kotamobagu yang sekaligus melayani aktifitas keseharian seluruh masyarakat kota Kotamobagu yang

membutuhkan pelayanannya. Hanya saja kita butuh untuk mengetahui lebih jauh berapa jumlah armada bentor yang proporsional untuk melayani masyarakat di Kota Kotamobagu.

2. Operator

- Operator Becak Motor di Kota Kotamobagu di dominasi oleh Operator yang berusia antara 17-27 tahun, dengan persentase sekitar 45 %. Terlihat jelas bahwa usia operator yang terbanyak masih berada dalam kategori usia muda. Ini sangat di pengaruhi oleh design angkutan ini yang lebih membutuhkan tenaga ekstra dalam aplikasinya sehingga kecenderungan usia muda ini yang cukup menonjol sebagai operator. Selain itu bentor memiliki daya tarik tersendiri karena memiliki bentuk design yang elegant sehingga cukup membuat masyarakat usia muda tertarik menjadi operator bentor.
- Berdasarkan tingkat pendidikan, operator Becak Motor di Kota Kotamobagu sebagian besar berpendidikan SMA dengan persentase sekitar 48%. Hampir rata-rata penduduk Kota Kotamobagu mampu menyelesaikan studi sampai tingkat sma dan biasanya sebagiannya tidak lagi melanjutkan keperguruan tinggi karena alasan yang cukup beragam. Ini yang kemudian mengambil peran sebagai operator bentor setelah kelulusannya. Bagi mereka yang tak melanjutkan ke jenjang pendidikan selanjutnya mereka memilih bekerja sebagai operator bentor.
- Sekitar 66% operator Becak Motor mengoperasikan Becak Motor dengan status sewa. Hal ini menjadi jelas jika kita melihat bahwa kecenderungan yang menjadi operator bentor adalah orang-orang yang tergolong cukup muda. Belum adanya modal untuk membeli kendaraan pribadi menjadi

alasan jelas kenapa sebahagian besarnya mengoperasikan kendaraan ini dalam status sewa.

- Pendapatan operator Becak Motor sudah di atas standar UMR, hal ini dapat diketahui dari 400 responden, sekitar 55% berpenghasilan antara Rp.50.000 – Rp.70.000 per hari. Atau sekitar Rp.1.500.000-Rp.2.100.000 per bulan.

4.5. Analisis Kebutuhan Moda Transportasi Becak Motor

Sebelum membahas analisis ini kita membutuhkan data-data tertentu sebagai syarat untuk menganalisa sejauh mana besaran kebutuhan pelayanan angkutan bentor ini dalam memenuhi proporsionalitas pelayanannya terhadap masyarakat Kota Kotamobagu.

Jumlah penduduk di Kota Kotamobagu sebanyak 97.738 jiwa yang tersebar 4 kecamatan dan 28 Desa/Kelurahan. Adapun yang memiliki jenis angkutan mobil pribadi sebanyak 1740 dan jumlah sepeda motor sebanyak 23.991. sementara jumlah bentor yang terdapat di kotamobagu sebanyak 4000

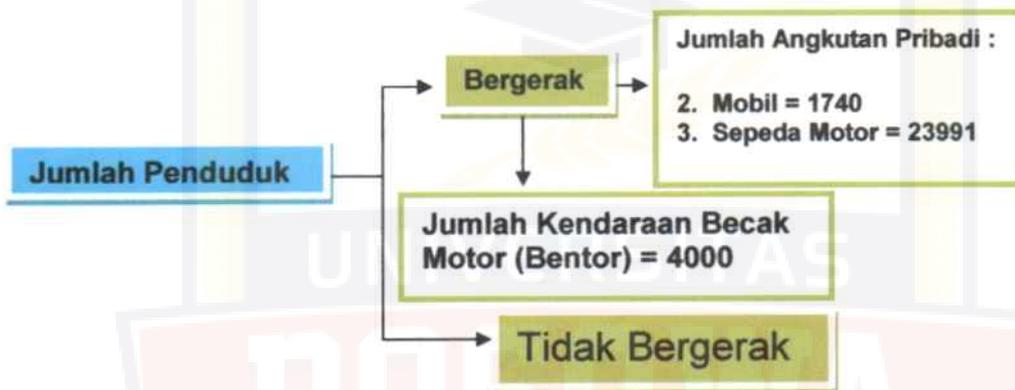
Tabel 4.1.
Jumlah Penduduk Berdasarkan Usia

No	Usia	Jumlah (jiwa)	Persentase (%)
1	<6	10751	11
2	6 – 60	80145	82
3	>60	6842	7
Jumlah		97.738	100

Keterangan :

- <6 = Jumlah Penduduk Yang Dianggap Tidak Bergerak
- 6-59 = Jumlah Penduduk Yang Dianggap Bergerak
- >60 = Dianggap Tidak Bergerak

Jumlah Usia <6 dan >60 = Jumlah Keseluruhan Penduduk Yang Dianggap Tidak Melakukan Pergerakan, Jumlah usia 6 – 60 = Jumlah Yang Dianggap Melakukan Pergerakan.



- Jumlah Mobil Pribadi x (asumsi 2 orang) + Jumlah Sepeda Motor x (asumsi 1 orang)
- $1740 \cdot 2 + 23991 \cdot 1$
- 37471 Jumlah Penduduk Yang Bergerak (terlayani dengan kendaraan pribadi)

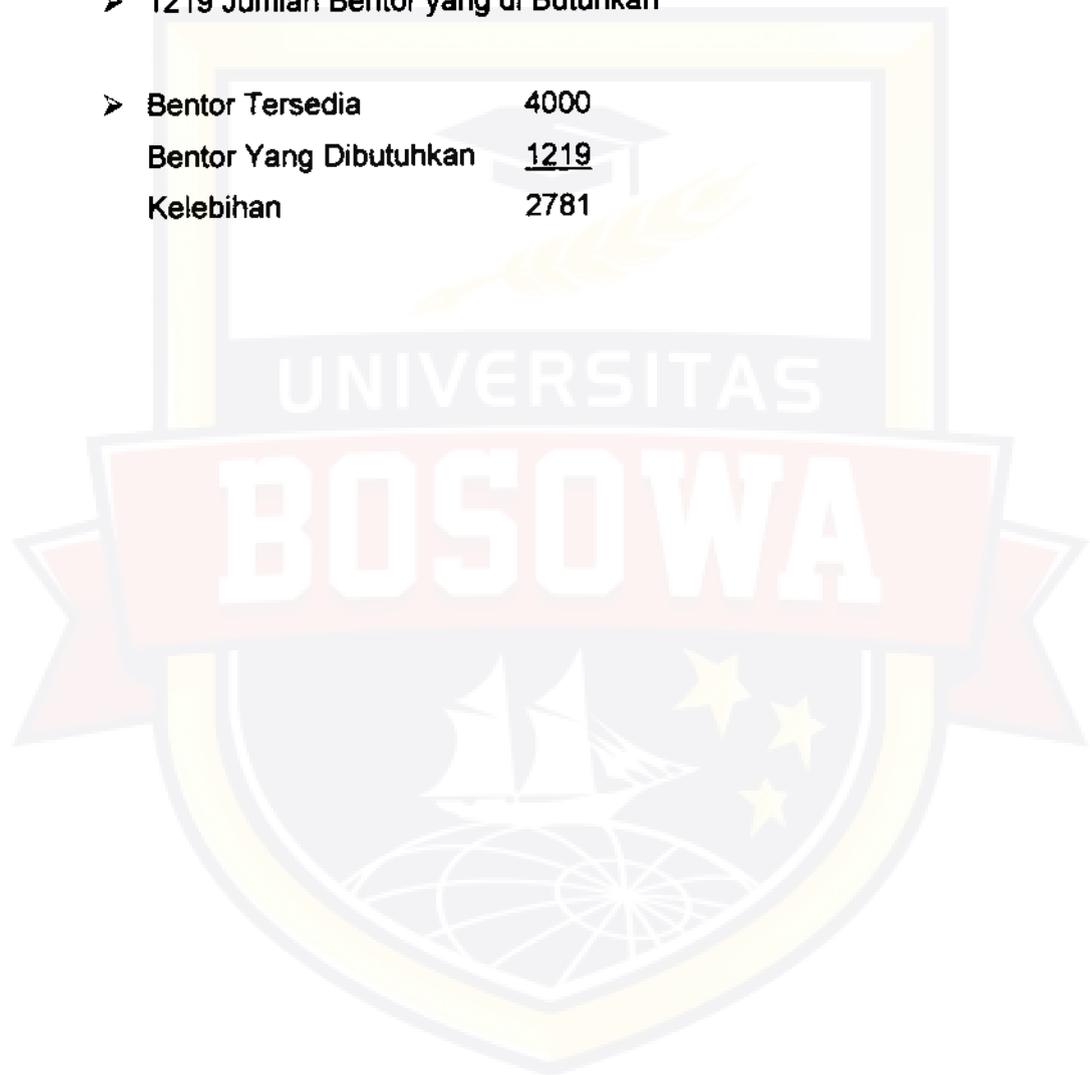
- Jumlah Penduduk Yang Bergerak Secara Keseluruhan – Jumlah Penduduk Yang Bergerak (yang terlayani dengan kendaraan pribadi)
- $80145 - 37471$
- 42674 Sisa Jumlah Penduduk Yang Bergerak (yang tidak memiliki kendaraan pribadi)

➤ Sisa Jumlah Penduduk Yang Bergerak (yang tidak memiliki kendaraan pribadi) : Jumlah Rata- rata Orang Yang Dilayani Becak Motor/hari

➤ 42674 pergerakan jiwa/ hari : 35 Orang/hari

➤ 1219 Jumlah Bentor yang di Butuhkan

➤ Bentor Tersedia	4000
Bentor Yang Dibutuhkan	<u>1219</u>
Kelebihan	2781



Transportasi pada dasarnya menjadi solusi pelayanan aktifitas masyarakat, namun pada sisi yang lain pelayanan transportasi juga sering membawa efek masalah dalam kaitannya tentang pelayanan. Manajemen transportasi sebagai sebuah bentuk perencanaan pelayanan merupakan bagian terpenting dalam melihat kemungkinan-kemungkinan pemecahan masalah yang nantinya bisa di munculkan pada saat perencanaan telah dijalankan.

Masalah kemacetan dan kesemrautan transportasi seakan menjadi sebuah masalah klasik yang lahir dari aktifitas transportasi. Banyaknya jumlah moda dan manajemen transportasi yang lahir dari regulasi yang salah juga menjadi indikator dalam penataan transportasi.

Dalam peta di atas dapat kita lihat lebih jelas titik-titik kemacetan yang di beri simbol titik merah, titik merah ini merupakan pusat kota sekaligus menjadi pusat bangkitan pergerakan aktifitas transportasi. Banyaknya titik kemacetan/tundaan yang terlihat selain karena titik-titik ini menjadi pusat pelayanan juga karena titik-titik ini sering menjadi terminal bayangan para pengemudi bentor untuk menunggu penumpang sehingga berakibat terjadinya penumpukan angkutan yang berujung pada kemacetan/tundaan.

Adanya jalur larangan yang terlihat tepatnya di jalur kantor walikota dan rumah jabatan walikota, merupakan salah satu kebijakan baru yang dikeluarkan pemerintah setempat selain memberlakukan sistem satu arah (one way) pada jalur tertentu tepatnya yang di beri tanda panah merah. Awalnya jalur ini sering menjadi terminal bayangan bagi para operator bentor dan sering menimbulkan masalah kemacetan di jalur tersebut. Namun dengan lahirnya kebijakan tentang pembatasan jalur bentor ternyata hanya mampu menjadi solusi bagi masalah kemacetan di jalur larangan tersebut karena disisi lain dengan adanya pembatasan di jalur tersebut hanya memperpendek jalur pelayanan bentor yang terbilang banyak karena jumlahnya yang mencapai 4000 unit bentor secara otomatis membutuhkan ruang pelayanan lebih, sehingga hal ini hanya

menambah banyaknya antrian kendaraan di jalur tertentu yang sekaligus menimbulkan permasalahan kemacetan/ tundaan baru di jalur tertentu.

4.7. Hasil Wawancara

Wawancara ini dilakukan kepada segmen yang berbeda, satu orang dari kalangan pelajar, satu orang dari pegawai negeri sipil dan satu orang dari masyarakat umum. Adapun bentuk pertanyaan yang dilakukan berupa pertanyaan yang bersifat terbuka dan mendalam sebagai upaya mencari tahu kemungkinan-kemungkinan lain yang lebih detail mengenai seputaran permasalahan transportasi, namun lebih menitikberatkan pada angkutan becak motor di Kota Kotamobagu. Pertanyaan-pertanyaan dalam wawancara tersebut tertuang dalam tema-tema berikut :

1. Kebutuhan masyarakat terhadap Becak Motor (Bentor)

Becak motor memiliki kekhasan bentuk pelayanan, selain pelayanan yang bersifat dari pintu kepintu, bentor juga melayani jalur-jalur khusus yang sulit terlayani dengan angkutan umum mikrolet misalnya jalan-jalan kecil dan jalan perumahan-perumahan yang tidak di lewati angkutan umum mikrolet sebelumnya. Meskipun masyarakat membutuhkan tetapi masyarakat masih mempertanyakan tentang standar keselamatan bentor walaupun sebenarnya angka kecelakaan bentor masih terbilang kecil namun karena jenis angkutan ini merupakan modifikasi dari kendaraan beroda dua maka masyarakat masih sering mempertanyakan standar keselamatan dalam desain bentor yang merupakan hasil modifikasi. Bagi masyarakat juga bentor masih memiliki kelemahan dalam aspek pelayanan angkutan menyangkut angkutan barang atau penumpang yang memiliki bobot lebih (penumpang yang membawa barang dengan kapasitas banyak).

2. Kemacetan dan banyaknya terminal bayangan di Kota Kotamobagu

Banyaknya jumlah bentor yang ada dan sistem transportasi yang bisa dikatakan kurang baik sering menjadi keluhan sebagian masyarakat. Masalah kemacetan yang di akibatkan banyaknya penghentian angkutan umum yang sering dijadikan terminal bayangan becak motor di pusat perkotaan ini juga sering dikeluhkan masyarakat karena terlihat sangat semraut dan mengganggu aktifitas keseharian masyarakat karenanya juga masyarakat sangat mengharapkan adanya penentuan trayek dalam aktifitas pelayanan bentor karena selain mengurangi terjadinya penumpukkan angkutan pada jalur tertentu juga agar semua wilayah dapat terlayani secara proporsional. Karena terkadang ada jalur tertentu yang tidak dilewati becak motor dalam pelayanannya sehingga menyulitkan calon penumpang mendapatkan akses untuk dilayani.

4.8. Analisis Isu Kebijakan Daerah Tentang Sistem Transportasi dan Keberadaan Becak Motor

Isu yang lahir dari pemerintah seputar keberadaan bentor :

- Bentor (becak motor hanya merupakan trad)
- Kemungkinan adanya upaya pemerintah untuk menghilangkan bentor sebagai sarana angkutan umum dan mengembalikan lagi angkutan umum mikrolet sebagai alat angkut transportasi yang digunakan masyarakat.

Peran pemerintah dalam campur tangannya terhadap kebijakan perkotaan takkan mungkin di lepaskan dari upaya perbaikan daerah dalam lingkup administrasinya. Pentingnya melihat lebih jauh tentang kebijakan kesimpulan harusnya lebih didasarkan pada fondasi analisis yang tepat dan pembacaan lingkup masalah yang lebih komplit dan bersifat komprehensif mengenai lingkup permasalahan yang di kaji, dimana bukan merupakan hasil dari kesimpulan yang

berasal dari pembedahan masalah dengan pisau analisis tumpul yang hanya melahirkan kebijakan cacat sehingga berakhir pada munculnya masalah secara kolektif dalam lingkup sosial kemasyarakatan. Hal ini hanya bisa dimungkinkan dengan cara mengantisipasi sebelum terjadi pengambilan keputusan yang terlalu dini didalam memutuskan kebijakan pemerintah berkenaan dengan masalah perkotaan secara umum dan transportasi secara khususnya.

Pentingnya melihat dalam perspektif akademis atau dengan kata lain dalam tinjauan ilmiah menjadi sangat penting guna pengambilan kebijakan yang bersifat objektif, maka kemudian hal yang dimaksud sangatlah berdasar jika kita dapat memperlihatkan kalkulasi dasar pertimbangan keputusan yang di ambil.

Hasil analisis di atas merupakan sandaran awal yang cukup bisa di jadikan sebab penolakan dalam melihat arah kebijakan pemerintah tentang persoalan transportasi, dalam hal ini yang dimaksudkan adalah kebijakan pemerintah kota Kotamobagu mengenai upaya pemberhentian angkutan umum becak motor atau yang biasa di sebut bentor ini agar tak beroperasi lagi didaerah tersebut .

BAB V

UNIVERSITAS

BOGOWA



BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Sekitar 74,67 % dari responden mengatakan biaya perjalanan dengan menggunakan Becak Motor di Kota Kotamobagu cukup murah atau sangat terjangkau. Dari segi aksesibilitas, sebanyak 45% responden mengatakan mudah, yang mengindikasikan bahwa Becak Motor di Kota Kotamobagu cukup efisien digunakan sebagai alat transportasi. Sebanyak 55% responden mengatakan nyaman menggunakan Becak motor sebagai alat transportasi. Becak motor memiliki kekhasan bentuk pelayanan, selain pelayanan yang bersifat dari pintu ke pintu, bentor juga melayani jalur-jalur khusus yang sulit terlayani dengan angkutan umum mikrolet misalnya jalan-jalan kecil dan jalan perumahan-perumahan yang tidak di lewati angkutan umum mikrolet sebelumnya.

Secara umum masyarakat Kota Kotamobagu melihat pelayanan bentor sudah baik dalam kaitannya dengan pelayanan aktifitas pergerakan masyarakat, Hanya saja dari segi pelayanannya bentor juga masih memiliki kekurangan dalam pelayanannya terhadap masyarakat Kota Kotamobagu

Dengan jumlah penduduk yang bergerak dan belum terlayani dengan kendaraan pribadi maka dalam aktifitas pergerakannya mereka menggunakan bentor sebagai sarana angkutan. Jumlah penduduk yang melakukan pergerakan dengan bentor sebanyak 42674 jiwa/hari dibagi jumlah rata-rata masyarakat yang dilayani bentor perhari sebanyak 35 orang perbentor maka dibutuhkan jumlah bentor 1219 unit bentor untuk melayani masyarakat yang bergerak tanpa kendaraan pribadi. Dengan jumlah bentor yang tersedia saat ini berjumlah 4000 unit maka terdapat kelebihan jumlah unit bentor sebanyak 2781 unit.

5.2. Saran

Adapun saran sebagai masukan bagi pemerintah berdasarkan pada hasil kesimpulan penelitian ini adalah :

1. Pemerintah wajib mempertahankan angkutan becak motor ini sebagai alat angkutan umum guna pelayanan aktifitas lalu lalang masyarakat Kota Kotamobagu.
2. Pemerintah Kota perlu membuat kebijakan khusus menyangkut keberadaan becak motor dan sistem operasionalnya.
3. Perlu adanya penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan becak motor yang dilakukan dengan menggunakan pendekatan lain.
4. Perlu adanya penelitian menyangkut angkutan umum lain untuk memenuhi kebutuhan angkutan barang dan penumpang yang berkapasitas lebih yang pelayanannya tidak bisa di penuhi oleh angkutan becak motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Jinca, M. Yamin. 2002. *Bahan Kiliah Perencanaan Transportasi*, Universitas "45" Makassar.
- Miro, F. 1999, *Analisis Pilihan Moda Transpotasi*, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Volume 10. Yogyakarta.
- 2004, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta Erlangga.
- Morlok, E. K. 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Erlangga
- Tamin. O. Z. 1997. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung. Institut Teknologi Bandung (ITB).
- _____ 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung. Institut Teknologi Bandung (ITB).
- Surniya, 2006. *Karakteristik Pelaku Perjalanan Dalam Memilih Moda Ojek Di kota Palopo*. Universitas "45" Makassar.
- Sari, As Faya. 2007. *Analisis Kebutuhan Jalan Ring Road Dalam Mengatasi Arus Lalu Lintas Di Kota Palopo*. Universitas "45" Makassar.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung. Institut Teknologi Bandung (ITB).
- Basri, 2001. *Studi Pelayanan Angkutan Umum Kota Pare-Pare*, Uiversitas Hasanuddin Makassar.
- Suritman. 2003. *Studi Evaluasi Trayek Angkutan Kota Di Kota Palopo*. Universitas "45" Makassar

ABSTRAK

ing dengan berkembangnya teknologi informasi, hotel–hotel menggunakan bantuan
Dengan penggunaan teknologi informasi, maka hasil yang didapat lebih banyak dan
dibanding dengan menggunakan tenaga manusia. Saat sekarang ini, penggunaan
pat lebih maksimal, transaksi reservasi kamar hotel pun lebih mudah dijalankan
ernet. Oleh karena itu, Sekarang ini mulai memberikan pelayanan transaksi reservasi
l secara *online*, seperti Hotel Amaris Makassar
anan reservasi kamar hotel secara online dapat mempermudah akses bagi calon tamu
el Amaris Makassar. Akan tetapi, media promosi dan penyebaran informasi yang
menggunakan website yang ada masih kurang optimal karena masih sulit diakses oleh
t dalam hal ini pelanggan yang saat ini marak menggunakan teknologi *Mobile Online*.
akses informasi dan pemesanan sulit dilakukan dengan mengandalkan website yang
dengan menggunakan teknologi *mobile* dapat mempermudah suatu pekerjaan dalam
eh informasi kamar hotel secara efektif, efisien dan mudah serta irit dalam
n.