

PENENTUAN RUTE ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN PENETAPAN KAWASAN PERKOTAAN: STUDI KASUS KOTA SAMARINDA DAN KABUPATEN KUTAI KARTANEGARA

Maria Christina Enderwati¹, Mohammad Reza^{2*}

^{1,2}Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang

*Korespondensi: Rz.abang@gmail.com

Abstrak: Transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan harus dibentuk sebagai suatu sistem terintegrasi meliputi sarana, prasarana, tata laksana dan sumber daya manusia sehingga jaringan prasarana dan jaringan pelayanan menjadi optimal sesuai kebutuhan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kota Samarinda merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Timur yang wilayahnya dikelilingi dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Kartanegara. Dalam sistem perkotaan nasional, Kota Samarinda telah ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Kota Samarinda juga termasuk ke dalam Kawasan Strategis Nasional Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa dan Balikpapan (KAPET SASAMBA). Seiring dengan perkembangan kawasan perkotaan Samarinda dan sebagian Kutai Kartanegara yang semakin maju dan menjadi wilayah aglomerasi perkotaan, mengakibatkan interaksi sosial dan kegiatan sehari-hari tidak terbatas oleh batas wilayah. Salah satu upaya untuk mengatasi permasalahan transportasi di aglomerasi perkotaan Samarinda adalah dengan meningkatkan pelayanan kepada konsumen angkutan umum, sehingga eksistensi angkutan umum di kalangan masyarakat tetap terjaga. Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum dilakukan melalui suatu kajian ilmiah, dimana kajian tersebut dapat menentukan kawasan aglomerasi perkotaan di ruas Samarinda - Kutai Kartanegara yang terlayani angkutan perkotaan.

Kata Kunci: Transportasi, Angkutan Umum, Aglomerasi Perkotaan

Abstract: The transportation system, as the backbone of political, economic, social, as well as defense and security life, must be developed in an integrated manner, encompassing facilities, infrastructure, management, and human resources. This aims to ensure that infrastructure and service networks function optimally according to needs. The development of the transportation sector is directed at realizing an efficient system to support the dynamics of development, the mobility of people, goods, and services, and national distribution patterns. Additionally, transportation supports regional development and strengthens international relations, ultimately reinforcing national and state life within the framework of the Unitary State of the Republic of Indonesia. Samarinda City, the capital of East Kalimantan Province, directly borders Kutai Kartanegara Regency. In the national urban system, Samarinda has been designated as a National Activity Center (PKN) and is included in the National Strategic Area for the Integrated Economic Development Zone of Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa, and

Balikpapan (KAPET SASAMBA). Along with the development of Samarinda's urban areas and parts of Kutai Kartanegara, which are becoming increasingly advanced and integrated, social interactions and daily activities often cross administrative boundaries. To address urban public transportation issues in Samarinda, it is necessary to enhance services for public transportation users to maintain its relevance in society. Improving public service quality is carried out through scientific studies aimed at identifying the Samarinda-Kutai Kartanegara urban agglomeration areas requiring urban transportation services.

Keywords: Transportation, Public Transport, Urban Agglomeration

PENDAHULUAN

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan harus dibentuk sebagai suatu sistem terintegrasi meliputi sarana, prasarana, tata laksana dan sumber daya manusia sehingga jaringan prasarana dan jaringan pelayanan menjadi optimal sesuai kebutuhan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia (Dimiyati, 2004).

Dalam pembangunan transportasi, baik Pemerintah maupun Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota mempunyai peranan sesuai cakupan kewenangannya masing-masing, yaitu berkewajiban untuk menyusun rencana dan merumuskan kebijakan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan transportasi (Colby Collage, 1999; Haggett, 1972). Salah satu kewajiban yang dimaksud adalah menetapkan jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan.

Kota Samarinda merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Timur yang wilayahnya dikelilingi dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Kutai Kartanegara. Dalam sistem perkotaan nasional, Kota Samarinda telah ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Kota Samarinda juga termasuk ke dalam Kawasan Strategis Nasional Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Samarinda, Sanga-Sanga, Muara Jawa dan Balikpapan (KAPET SASAMBA).

Kota Samarinda merupakan salah satu rencana kota penyangga kawasan Ibu Kota Negara (IKN) yang berlokasi di Kutai Kartanegara dan Penajam Paser Utara. Selain itu keberadaan bandara APT Pranoto akan membentuk kawasan aerotropolis di sekitarnya. Oleh karena itu, akan terbentuk kawasan aglomerasi perkotaan baru yang merupakan perkembangan dari Ibu Kota Samarinda (*urban sprawl*).

Penduduk Kota Samarinda pada tahun 2019 berjumlah 872.768 jiwa yang terdiri dari 451.099 jiwa penduduk laki-laki dan 421.669 jiwa penduduk perempuan dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,886%. Kepadatan penduduk Kota Samarinda mencapai 1.216 jiwa/km² dengan kecamatan terpadat yaitu Kecamatan Samarinda Seberang sebesar 5.995 jiwa/km² dan kecamatan dengan kepadatan terendah yaitu Kecamatan Palaran sebesar 289 jiwa/km². Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) Kota Samarinda pada tahun 2019 yaitu sebesar 61,32% dengan tingkat pengangguran sebesar 5,87%. Sektor ekonomi yang paling dominan menyerap tenaga kerja di Kota Samarinda yaitu sektor angkutan, perdagangan dan komunikasi.

Penduduk Kabupaten Kutai Kartanegara tahun 2019 adalah 786.123 jiwa yang terdiri atas 412.529 laki-laki dan 373.593 perempuan dan untuk laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Kutai Kartanegara sebesar 2,18 persen pada tahun 2019, dimana sebagian besar penduduk Kutai Kartanegara berada di Ibukota Kabupaten Kutai Kartanegara yaitu

Kecamatan Tenggarong (16,29 persen). Selanjutnya berada di Kecamatan Tenggarong Seberang (10,05 persen), Kecamatan Samboja (8,89 persen) dan di Kecamatan Loa Janan (8,59 persen). Selebihnya tersebar di empat belas kecamatan lainnya.

Seiring dengan perkembangan kawasan perkotaan Samarinda dan sebagian Kutai Kartanegara yang semakin maju dan menjadi wilayah aglomerasi perkotaan, mengakibatkan interaksi sosial dan kegiatan sehari-hari tidak terbatas oleh batas wilayah. Salah satu upaya untuk mengatasi permasalahan transportasi di aglomerasi perkotaan Samarinda adalah dengan meningkatkan pelayanan kepada konsumen angkutan umum, sehingga eksistensi angkutan umum di kalangan masyarakat tetap terjaga. Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum dilakukan melalui suatu kajian ilmiah, dimana kajian tersebut dapat menentukan kawasan aglomerasi perkotaan di ruas Samarinda - Kutai Kartanegara yang terlayani angkutan perkotaan.

METODE PENELITIAN

Penjabaran terhadap metode-metode analisis yang akan digunakan dalam proses kegiatan studi ini dilakukan guna menjadi acuan dalam proses pengerjaan kedepannya khususnya dalam proses analisis dalam penentuan kawasan perkotaan dan konsep pengembangan sistem transportasi pada kawasan perkotaan yang telah ditentukan. Beberapa metode analisis ini diperoleh dari studi-studi terdahulu yang relevan terhadap kegiatan studi.

Analisis Penentuan Pusat Kegiatan

Pusat kota merupakan pusat aktivitas yang terjadi pada kota tersebut. Pusat kota ini ditandai dengan adanya pusat perekonomian, pusat pemerintahan, maupun pusat aktivitas campuran yang membentuk CBD. Penentuan hirarki wilayah atau identifikasi wilayah pusat dan wilayah pendukung (*Hinterland*) penting dilakukan untuk menentukan prioritas wilayah pembangunan.

Hierarki wilayah ditunjukkan oleh kelengkapan fasilitas yang tersedia pada masing-masing wilayah. Wilayah dengan fasilitas yang lebih lengkap menunjukkan bahwa wilayah tersebut memiliki hierarki lebih tinggi (Hierarki- 1). Untuk melihat hierarki wilayah yang berpotensi dikembangkan, dilakukan analisis skalogram. Pada penelitian ini, selain ditentukan oleh jumlah fasilitas yang tersedia juga dimodifikasi dengan jarak terdekat terhadap fasilitas di wilayah tetangga apabila di wilayah tersebut tidak terdapat fasilitas (Miro, 2012).

Analisis Kebutuhan Angkutan Umum

Analisis kebutuhan angkutan umum adalah analisis yang digunakan dalam mengidentifikasi kebutuhan masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, khususnya pada wilayah perkotaan aglomerasi di Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara. Terdapat beberapa persamaan atau rumus yang digunakan dalam analisis ini, dengan tujuan dan hasil identifikasi yang berbeda-beda. Beberapa persamaan tersebut dapat mengidentifikasi jumlah permintaan pelayanan angkutan umum, kemampuan pelayanan kendaraan pribadi, jumlah kemampuan potensial kebutuhan angkutan umum, jumlah potensial penduduk yang membutuhkan angkutan umum, jumlah penumpang minimal dan jumlah angkutan umum yang digunakan pada suatu wilayah.

Analisis Sistem Kelembagaan

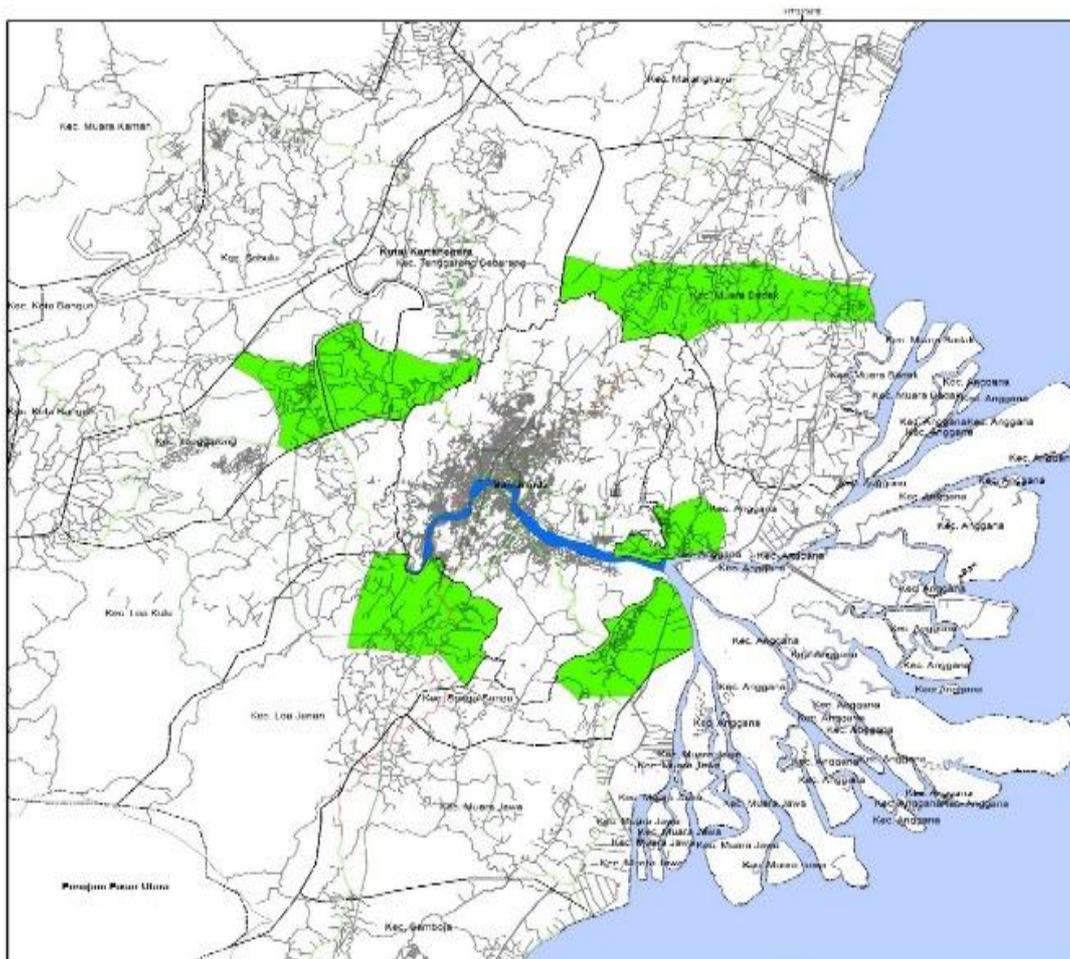
Pendekatan tradisional untuk mengerti kebijakan publik dibagi dalam beberapa tahapan yaitu identifikasi permasalahan, pengaturan agenda, formulasi, adopsi, implementasi dan evaluasi kebijakan (Kuncoro, 2002). Satu diantara metode yang sangat berguna dalam kajian kebijakan adalah *Institutional Analysis Development* (IAD). IAD adalah

instrumen yang dapat digunakan untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan, menginisiasi perubahan kebijakan dan mendesain intervensi kebijakan baru. IAD adalah analisis yang dapat bersifat multi dimensi yang menjelaskan tindakan aktor dalam 3 jenis, yaitu operasional, pilihan bersama dan pilihan konstitusional. Analisis multidimensi ini dibutuhkan karena implementasi sistem transportasi perkotaan antara Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara ini membutuhkan kerja sama dari semua pihak. Kerja sama ini bukan hanya melibatkan lembaga dalam pemerintahan, baik secara vertikal maupun horizontal, namun juga melibatkan pihak swasta dan masyarakat. Metode ini akan membantu memahami situasi sosial yang rumit dan mengajarkannya ke dalam beberapa aspek yang dapat dikelola secara efisien. Oleh karena itu, metode yang digunakan harus mampu mengakomodir keputusan-keputusan yang diambil setiap aktornya.

PEMBAHASAN

Penentuan Pusat Kegiatan

Parameter-parameter yang telah dikaji dalam menentukan suatu kawasan perkotaan yaitu parameter berdasarkan kriteria dasar, berdasarkan kriteria kebijakan dan berdasarkan analisis hirarki wilayah, selanjutnya dilakukan kompilasi dan persandingan dan akan menghasilkan deliniasi dari kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan yang telah ditentukan selanjutnya akan dilakukan analisis secara spasial dengan melakukan deliniasi yang sesuai dengan beberapa parameter tersebut dan akan menghasilkan gambar yang disaji dalam sebuah peta.



Gambar 1. Penetapan Deliniasi Kawasan Perkotaan Agglomerasi (Samarinda - Kutai Kartanegara) (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Penentuan delineasi tersebut ditentukan dari beberapa parameter, yaitu parameter berdasarkan kriteria kebencanaan, parameter berdasarkan kriteria kebijakan dan parameter berdasarkan hierarki wilayah. Dengan mempertimbangkan parameter-parameter tersebut, diperoleh 5 deliniasi kawasan perkotaan yang mewakili 5 zona yaitu Zona 1 (Samarinda Utara - Muara Badak), Zona 2 (Samarinda Ulu - Tenggarong Seberang), Zona 3 (Loa Janan Ilir - Loa Janan), Zona 4 (Sambutan - Anggana), Zona 5 (Palaran - Sanga sanga). Deliniasi yang telah terpilih menjadi kawasan perkotaan akibat terjadinya aglomerasi, selanjutnya akan dilakukan pengembangan terhadap angkutan perkotaan yang bertujuan untuk menunjang aktifitas-aktifitas pada kawasan tersebut.

Kebutuhan Angkutan Umum

Kebutuhan angkutan umum diperoleh melalui asumsi perhitungan proyeksi penduduk. Tujuan dari melakukan proyeksi penduduk adalah untuk memperkirakan jumlah penduduk di masa depan dan memprediksi permintaan pergerakan untuk dijadikan dasar dalam penyediaan layanan transportasi. Kota Samarinda memiliki fungsi sebagai ibu kota provinsi Kalimantan Timur. Oleh karena itu dalam analisa ini perlu diketahui jumlah penduduk dan angka pertumbuhan penduduk pada kecamatan yang ada di Kabupaten Kutai Kartanegara sebagai zona kawasan aglomerasi antara Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara yakni Kecamatan Muara Badak, Kecamatan Tenggarong Seberang, Kecamatan Loa Janan, Kecamatan Anggana, dan Kecamatan Sanga-Sanga.

Tabel 1. Proyeksi Penduduk Tahun 2022, 2026, 2031

No	Zona	Kecamatan	Rata-Rata Pertumbuhan	Proyeksi Penduduk		
				2022	2026	2031
1	Zona 1	Muara Badak Tenggarong	3.14%	54,610	61,793	72,114
2	Zona 2	Seberang	3.16%	85,535	96,867	113,166
3	Zona 3	Loa Janan	3.56%	72,683	83,593	99,562
4	Zona 4	Anggana	3.89%	52,335	60,975	73,806
5	Zona 5	Sanga Sanga	3.14%	24,808	28,072	32,763

(Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Sistem Kebijakan

Sistem perkotaan di suatu wilayah umumnya dibagi menjadi beberapa tingkatan hierarki yang memiliki fungsi, karakteristik, dan peran tersendiri dalam mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan pemerintahan. Pembagian ini dirancang untuk mengoptimalkan pengelolaan ruang dan mendukung keterhubungan antara berbagai wilayah, baik di tingkat nasional, regional, maupun lokal. Setiap hierarki wilayah memiliki peran strategis dalam menyediakan layanan dan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat, sekaligus mendukung pembangunan yang merata. Dalam konteks ini, pembagian sistem perkotaan dilakukan dengan mempertimbangkan potensi dan kapasitas wilayah, seperti jumlah penduduk, aktivitas ekonomi, hingga aksesibilitas terhadap infrastruktur. Dengan pengelolaan hierarki yang tepat, hubungan antara kota besar dan kota kecil dapat terintegrasi, menciptakan jaringan perkotaan yang harmonis dan produktif.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), sistem perkotaan seringkali terbagi ke dalam tiga hierarki utama, yaitu Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL). PKN berfungsi sebagai pusat utama aktivitas ekonomi, pemerintahan, dan pelayanan nasional yang memiliki pengaruh luas hingga ke tingkat internasional. Sementara itu, PKW melayani kebutuhan wilayah yang lebih terbatas, menjadi penghubung antara PKN dan PKL, serta mendukung pengembangan wilayah yang lebih kecil. PKL, di sisi lain, berfokus pada penyediaan layanan dasar bagi masyarakat setempat dan mengakomodasi kebutuhan sehari-hari di tingkat lokal.

SIMPULAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: (1) Penentuan kawasan perkotaan aglomerasi ditentukan dari beberapa parameter, yaitu parameter berdasarkan kriteria dasar, parameter berdasarkan kriteria kebijakan dan parameter berdasarkan analisis hierarki wilayah; (2) Penentuan kawasan perkotaan aglomerasi berdasarkan parameter yang telah disebutkan menghasilkan delineasi kawasan perkotaan yang dibagi ke dalam 5 zona, yaitu: (a) Zona 1 (Kecamatan Samarinda Utara – Kecamatan Muara Badak); (b) Zona 2 (Kecamatan Samarinda Ulu – Kecamatan Tenggarong Seberang); (c) Zona 3 (Kecamatan Loa Janan Ilir – Kecamatan Loa Janan); (d) Zona 4 (Kecamatan Sambutan – Kecamatan Anggana); (e) Zona 5 (Kecamatan Palaran – Kecamatan Sanga-Sanga).

DAFTAR PUSTAKA

- Colby College (1999). *Land Use Patterns in Relation to Lake Water Quality in The Great Pond Watershed*. Waterville: Colby College Watershed Study.
- Dimiyati, A. (2004) Mendorong Perekonomian dengan Pariwisata. *Jurnal Dinamika Pembangunan*, 1 (1): 17-22
- Haggett, P. (1972). *Geography: A Modern Synthesis*. London: Progress in Human Geography.
- Kuncoro (2002). *Manajemen Perbankan, Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Indeks Kelompok Gramedia.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.