

Jalan Raya dan Perkembangan Moda Transportasi di Kabupaten Kudus, 1994-2015

Yusrina Zata Dini,* Endah Sri Hartatik

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

Jl. Prof. Soedarto, Semarang, Jawa Tengah – Indonesia

*Zata410@gmail.com

Abstract

This study discusses the development of road construction in Kudus from 1994 to 2015. The development of the construction in Kudus has implications for the development of transportation modes. Therefore, the problems raises in this study are divided into two: the connection between roads and the development of the transportation system in Kudus from 1994 to 2015, and the economic impact from the development of roads and transportation modes for the people of Kudus. Kudus as an industrial city is traversed by large tonnage trucks that carry factory products to be distributed to various other areas. This certainly makes traffic in this district quite busy, especially in the city. The government then built a ring road aimed at reducing traffic congestion in the city. Traffic congestion is not only caused by large tonnage trucks, but also the growth in private vehicle ownership which continues to increase every year. People who have switched to using private vehicles have made public transportation lose their passengers. However, the construction and repairment of roads has a very good economic impact on the surrounding communities. Many people depends their live on selling along the main road.

Keywords: *Development; Road; Transportation.*

Abstrak

Kajian ini membahas tentang perkembangan pembangunan jalan raya di Kabupaten Kudus pada 1994 sampai 2015. Perkembangan pembangunan jalan raya di Kabupaten Kudus telah berimplikasi pada perkembangan moda transportasi. Oleh sebab itu, permasalahan yang diangkat pada kajian ini terbagi menjadi dua, yaitu: hubungan antara jalan raya dan perkembangan sistem transportasi di Kabupaten Kudus dari 1994 hingga 2015 serta dampak ekonomi yang ditimbulkan dari perkembangan pembangunan jalan raya dan moda transportasi bagi masyarakat Kabupaten Kudus. Kabupaten Kudus sebagai kota industri dilalui oleh truk-truk bertonase besar yang mengangkut hasil produksi pabrik untuk didistribusikan ke berbagai daerah lain. Hal ini tentu membuat lalu lintas di kabupaten ini ramai, terlebih dibagian kota. Pemerintah kemudian membangun jalan lingkaran yang ditujukan untuk mengurangi kemacetan yang ada di dalam kota. Kemacetan tidak hanya disebabkan oleh truk-truk bertonase besar, namun juga pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi yang terus meningkat setiap tahun. Di satu sisi, masyarakat yang sudah beralih menggunakan kendaraan pribadi membuat transportasi umum kehilangan penumpangnya. Di sisi lain, pembangunan dan perbaikan terhadap jalan raya membawa dampak ekonomi yang sangat bagus bagi masyarakat sekitar. Banyak masyarakat yang kemudian menggantungkan hidupnya dengan berjualan disepanjang jalan raya.

Kata Kunci: *Perkembangan; Jalan Raya; Transportasi.*

Pendahuluan

Indonesia termasuk dalam kategori negara yang padat penduduk. Pertumbuhan penduduk Indonesia yang dirasa semakin meningkat ini harus diikuti oleh kemajuan ekonomi untuk dapat menopang perekonomian rakyat. Salah satu cara agar perekonomian rakyat maju adalah dengan meningkatkan kegiatan industri, baik itu rumahan maupun industri besar yang ditandai dengan pendirian pabrik-pabrik. Semakin kuat pertumbuhan industri di suatu kota, maka akan semakin ramai dan padat kota tersebut. Industri dan transportasi merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Transportasi melekat begitu kuat dalam setiap kegiatan industri, terlebih untuk masalah distribusi dari produk yang dihasilkan. Bagian ini menjadi proses terpenting dalam sebuah industri untuk menyalurkan barang dari tangan produsen ke konsumen (Kodoatie, 2005: 67). Kegiatan distribusi barang juga berlaku di Kabupaten Kudus sebagai kota industri kretek dengan berbagai perusahaan ternama seperti PT. Djarum, PT. Sukun, PT. Pura Bartama dan lain-lain. Keberadaan perusahaan-perusahaan itu telah membentuk sistem lintas perdagangan, sejak beberapa puluh tahun yang lalu.

Proses distribusi barang di Kabupaten Kudus harus didukung dengan sistem transportasi dan jalan raya yang memadai. Kabupaten Kudus merupakan salah satu kota industri di Jawa Tengah yang dilalui jalan nasional serta jalur Pantura Jawa, sehingga sering dilewati truk-truk kontainer yang mengangkut berbagai barang. Salah satunya adalah produksi kretek yang produknya siap dipasarkan ke seluruh Tanah Air sebelum diangkut melalui pelabuhan besar di Jawa. Pelabuhan besar di Jawa seperti Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Mas, dan Pelabuhan Tanjung Perak saling berhubungan satu sama lain, sehingga kota-kota di sekitar kota pelabuhan cukup ramai arus lalu lintasnya (Toer, 2005: 95). Kabupaten Kudus yang letaknya cukup dekat dengan kota pelabuhan yaitu Pelabuhan Tanjung Mas Semarang setiap harinya ramai dilalui oleh kendaraan bertonase berat. Arus lalu lintas yang ramai di Kabupaten Kudus bukan hanya disebabkan oleh letak geografisnya yang dekat dengan kota pelabuhan, namun juga dilalui oleh jalan nasional dan jalan provinsi, sehingga semakin menambah keramaian di jalan-jalan kabupaten. Pemerintah Kabupaten Kudus begitu memerhatikan kondisi jalan raya untuk memperlancar arus lalu lintas dan sistem distribusi barang-barang pabrik yang menjadi komoditas utama kabupaten ini. Pada masa sebelum transportasi kendaraan bermotor banyak digunakan sebagai sarana pengangkutan barang dan orang, transportasi tradisional seperti andong, gerobak, dan becak banyak ditemukan di Kabupaten Kudus. Masuknya berbagai macam transportasi modern di Kabupaten Kudus menyebabkan transportasi tradisional mulai ditinggalkan karena memerlukan waktu yang tidak singkat dan menguras tenaga serta masih menggunakan tenaga manusia atau hewan.

Tidak ada pilihan lain, masyarakat harus berpindah menggunakan transportasi modern agar dapat mempercepat proses perekonomian. Banyak angkutan-angkutan yang mulai menetapkan jalur trayek mereka masing-masing. Sebanyak 22 trayek Angkutan Desa (Angkudes) di Kudus telah ada, bahkan sejak 1994. Pertumbuhan transportasi di Kudus terbilang cukup pesat. Pada 1994 saja sudah banyak Angkudes yang mempunyai jalur trayek masing-masing. Jalur-jalur trayek di Kabupaten Kudus yang menghubungkan kota dengan desa ternyata menimbulkan kepadatan arus lalu lintas di setiap jalur trayek sehingga pemerintah harus mencari solusi (Wawancara dengan Sudarwanto, pada 1 Agustus 2017). Salah satu solusi pemerintah adalah dengan membuat jalan arteri. Jalan arteri yang akhir-akhir ini sering didengar oleh masyarakat umum disebut sebagai jalan pintas. Hal itu karena para pengendara dapat sampai tujuan tanpa harus melewati jalan kota tertentu. Jalan arteri itu sendiri memiliki pengertian, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama

dengan ciri perjalanan jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Jalan arteri Kudus ini mulai ada pada 1997. Adapun latar belakang dari pembangunan jalan arteri adalah karena pada saat itu mulai banyak transportasi umum yang melewati Kota Kudus. Pada akhir 2015, jumlah pengusaha transportasi semakin menurun di Kabupaten Kudus. Hal ini karena jumlah kendaraan pribadi di Kudus mulai meningkat.

Bertolak dari latar belakang tersebut, kajian ini berusaha menjawab penyebab dari kebangkrutan perusahaan angkutan. Lebih jauh kajian ini bertujuan untuk menganalisis signifikansi perubahan berkait dengan pembangunan jalan raya dan moda transportasi di Kudus. Kajian ini disusun dengan menggunakan metode sejarah. Kajian mengenai jalan raya sendiri sebelumnya telah dilakukan oleh Hartatik (2016). Kajiannya berfokus pada perkembangan jalan raya di pantai utara Jawa Tengah sejak masa Mataram Islam di abad ke-17 hingga pemerintahan Daendels di abad ke-19. Kajian tersebut telah memberikan landasan historis mengenai perkembangan jalan raya pada periode setelahnya. Jalan raya merupakan sarana transportasi penting di Jawa Tengah. Menurut Hartatik (2016) jalan raya memiliki akar historis yang panjang. Kajian ini dapat menjadi pelengkap kajian sebelumnya oleh karena berfokus pada wilayah yang berbeda. Namun demikian, jalan raya Kudus sebenarnya termasuk dalam jalan raya yang menghubungkan wilayah Anyer hingga Panarukan di masa lalu. Oleh sebab itu, penelitian ini menjadi sangat penting meskipun mengambil periode yang jauh dan lebih baru. Kajian ini bertujuan untuk menganalisis perubahan di bidang transportasi menyusul pembangunan jalan arteri atau lingkaran.

Jalan Raya di Kabupaten Kudus 1994-2015

Secara geografis, Kabupaten Kudus berbatasan langsung dengan Kabupaten Jepara di bagian utara dan Kabupaten Pati di bagian Timur. Di sebelah selatan Kabupaten Kudus adalah Kabupaten Grobogan dan sebagian Kabupaten Pati. Sementara itu, di sisi barat, Kabupaten Kudus berbatasan dengan Kabupaten Demak (BPS Kabupaten Kudus, 2005: 3). Kabupaten Kudus merupakan salah satu wilayah yang dilalui Jalan Raya Pos atau Jalan Daendels. Jalan tersebut membentang sepanjang Pantai Utara Jawa, dari Anyer hingga Panarukan. Adapun jalan yang menghubungkan Kabupaten Demak dengan Kabupaten Kudus sebenarnya sudah ada sejak abad ke-15 dan menjadi jalan paling penting dalam proses penyebaran Islam. Setelah kedatangan Daendels, proyek pembangunan Jalan Raya Pos dilaksanakan dan berdampak pada jalan Demak-Kudus (Toer, 2005: 5-27).

Jalan tersebut terus digunakan hingga masa kemerdekaan. Pada masa Orde Baru, Presiden Soeharto mulai menjalankan Program Rancangan Pembangunan Lima Tahun (Repelita) di Indonesia. Repelita merupakan program jangka pendek dalam kurun waktu lima tahun. Repelita kemudian menjadi program jangka panjang dalam waktu 25 tahun. Repelita sendiri terdiri atas enam tahap. Pada awal pembangunan, Repelita menitikberatkan pada pemulihan, stabilisasi keamanan, serta peningkatan pertumbuhan ekonomi di berbagai wilayah di Indonesia. Pada 1974 sampai dengan 1979 atau disebut sebagai Repelita II, pembangunan di bidang jalan raya dan jembatan menjadi perhatian Pemerintah Indonesia. Pada tahap ini pemerintah berupaya untuk melakukan pemerataan pembangunan di seluruh daerah (Departemen Penerangan RI, 1979). Pemeliharaan jalan raya kemudian menjadi salah satu poin penting guna memperlancar mobilitas masyarakat.

Kabupaten Kudus sendiri memiliki jalan raya yang terdiri atas tiga golongan, yaitu Jalan Negara atau sering kali disebut Jalan Nasional, Jalan Provinsi, dan Jalan Kabupaten. Jalan Negara menghubungkan ibu kota dan provinsi. Jalan Provinsi merupakan jalan yang dapat

menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten. Sementara itu, Jalan Kabupaten tidak termasuk dalam keduanya (Alamsyah, 1997: 6-7). Jalan Kabupaten biasa disebut jalan kolektor primer yang biasanya ditetapkan oleh gubernur. Jalan Kabupaten masuk dalam jalan kelas III sebagai jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibu kota kabupaten dengan ibu kota kecamatan, antar-ibu kota kecamatan, ibu kota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, dan jalan strategis kabupaten.

Pada 1994, kemajuan industri di Kabupaten Kudus sudah mulai diperhitungkan. Jumlah perusahaan industri besar dan sedang di kabupaten ini sudah mencapai angka 164 perusahaan (BPS Provinsi Jawa Tengah, 1994). Jumlah tersebut belum termasuk industri kecil dan kerajinan rumah tangga. Kedudukan Kabupaten Kudus yang cukup berpengaruh terhadap perkembangan daerah-daerah *hinterland* serta pusat-pusat perkembangan yang ada disekitarnya tentu memberikan dampak tersendiri, terlebih perkembangan Kabupaten Kudus ini secara tidak langsung juga memengaruhi sistem transportasi. Hal ini dapat dilihat secara langsung di lapangan. Setiap hari, Kabupaten Kudus dilalui oleh mobil-mobil bermuatan berat, seperti: mobil *box*, truk, sampai dengan tronton, baik yang berasal dari dalam maupun luar kota, seperti dari Demak, Semarang, Pekalongan, dan lain-lain. Mobil-mobil tersebut setiap hari memadati jalan-jalan di Kabupaten Kudus, hingga keramaian serta kemacetan pun tidak bisa dihindarkan. Solusi pemerintah Kudus saat itu adalah dengan merencanakan pembangunan jalan lingkar (Bappeda Tingkat I Jawa Tengah dan Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, 1988: 33-34).

Adapun tujuan pembangunan jalan lingkar Kudus adalah untuk mengurai kemacetan yang terjadi di Kudus karena mobil-mobil bermuatan berat yang melintasi jalanan kota. Pada 1996, Pemerintah Kabupaten Kudus membangun jalan lingkar utara yang dibangun secara bertahap dan terbagi menjadi lima ruas. Ruas pertama yang dibangun adalah ruas Jl. R. Agil Kusumadya-Mijen dan ruas Pegunungan-Karangbener. Pada 1997, Pemerintah Kabupaten Kudus juga membangun jalan lingkar tenggara. Jalan lingkar ini bangun untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di dalam kota. Pembangunan jalan lingkar ini kemudian menghubungkan Desa Ngembalkulon dengan Tanjungkarang dan disusul dengan Terminal-Jatiwetan, serta Tanjungkarang-Jatiwetan (*Kompas*, 13 Mei 1997). Pada 2010, pembangunan ruas Mijen-Klumpit dan Jembatan Kali Serut yang berada di ruas R. Agil-Mijen diselesaikan, dan disusul dengan pembangunan Jembatan Kali Kemudi dan Kali Sat pada 2015 (Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kudus, 2013: 3).

Perkembangan Sistem Transportasi 1994-2015

Transportasi identik dengan menyalurkan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Selain itu, transportasi juga identik dengan mengantarkan penumpang ke suatu tujuan. Lebih dari itu, transportasi juga memegang peranan penting untuk memenuhi banyak tujuan. Berbagai inovasi telah menjadikan moda transportasi memberikan kelancaran dalam sistem transportasi sendiri, pertumbuhan penduduk, serta kesejahteraan masyarakat di suatu tempat. Perkembangan transportasi juga memberikan banyak manfaat pada kemakmuran bangsa dan peradaban manusia (Adisasmita, 2014: 13).

Sebelum 1994, transportasi tradisional masih banyak digemari oleh masyarakat Kabupaten Kudus, seperti becak, *dokar* (Jawa berarti delman), serta gerobak sapi. Pada 1970 hingga 1980-an jumlah transportasi becak mencapai 5000-an, dokar 577, dan gerobak sapi mencapai 472. Pada 1994 sampai dengan 1999 kesejahteraan penarik becak dan dokar masih

bagus. Dalam sehari, mereka dapat menghasilkan Rp40 sampai Rp50. Penghasilan dengan jumlah tersebut tergolong cukup banyak pada 1994 hingga 1999. Baru pada 2010, keberadaan transportasi tradisional semakin terkikis. Hingga akhir 2015, jumlahnya tidak lebih dari 200 (Wawancara dengan Bambang, pada 30 Januari 2018). Hal itu karena pada 1990-an transportasi modern mulai berkembang dan bahkan mengalami peningkatan yang signifikan. Terdapat dua moda transportasi yang biasa digunakan oleh masyarakat, yaitu transportasi pribadi dan umum. Transportasi pribadi meliputi sepeda kayuh, sepeda motor, dan mobil. Sementara itu, transportasi umum yang dimaksud adalah taksi, mikrolet, dan kereta api (Adisasmita, 2014: 13). Transportasi umum telah menjadi moda transportasi yang digemari oleh masyarakat sejak 1990-an.

Namun demikian, pada 2010 angkutan di Kabupaten Kudus mulai kehilangan penumpang. Hal itu disebabkan karena masyarakat sudah mulai banyak menggunakan *handphone*. Pada saat masyarakat sudah mulai mengenal *handphone* maka komunikasi mereka menjadi lancar. Ditambah dengan adanya kemudahan untuk memiliki sepeda motor dengan cara kredit, maka kepemilikan sepeda motor mulai meningkat di Kabupaten Kudus. Hal ini menyebabkan masyarakat yang dulunya menggunakan transportasi, beralih untuk membeli sepeda motor dan menghubungi keluarga mereka untuk dijemput. Selain untuk menghemat biaya pengeluaran, juga untuk mempersingkat waktu tempuh yang biasanya ditempuh selama 20 menit dengan menggunakan transportasi umum, maka ketika menggunakan sepeda motor waktu yang ditempuh hanya 10 menit tanpa harus berhenti untuk menunggu penumpang lain (Wawancara dengan Legiono, pada 13 Februari 2018).

Pada 2011, peningkatan jumlah sepeda motor di Kabupaten Kudus sudah hampir mencapai 250.000 unit dan mobil juga hampir mencapai 18.000 unit. Pada akhir 2015, jumlah sepeda motor hampir mencapai 340.000 unit dan mobil hampir mencapai 22.000 unit. Peningkatan jumlah sepeda motor disebabkan karena masyarakat sudah dapat mendapatkan sepeda motor maupun mobil dengan cara mengkredit. Selain itu pekerja maupun anak sekolah banyak yang sudah memiliki *handphone*, sehingga hal ini membuat sebagian masyarakat memutuskan untuk memiliki kendaraan pribadi untuk mempermudah mobilitas mereka. Para pekerja maupun anak sekolah yang biasanya menggunakan transportasi umum seperti angkutan, dengan hadirnya *handphone* maka semakin mempermudah mereka untuk berangkat dan pulang. *Handphone* berfungsi untuk mendekatkan yang jauh seperti ketika anak sekolah ingin berangkat maupun pulang, mereka hanya perlu menghubungi keluarga mereka menggunakan *handphone* untuk dijemput maupun diantar menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini dinilai masyarakat jauh lebih efisien daripada harus menggunakan angkutan umum.

Pertumbuhan sepeda motor dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan, bahkan peningkatan yang lebih tinggi terjadi pada 2012 dan 2013. Pada 2012 hingga 2013, jumlah sepeda motor mengalami peningkatan lebih dari 5000 unit bahkan selama 1994 hingga 2015 angka tersebut menjadi angka yang cukup tinggi pertumbuhannya. Peningkatan jumlah itu sangat memengaruhi transportasi umum seperti angkutan yang beroperasi di Kecamatan Kota. Angkot yang ada di Kecamatan Kota terlihat mulai kehilangan penumpang setelah terjadi peningkatan jumlah kendaraan pribadi khususnya motor. Penumpang angkot yang dulunya mayoritas anak sekolah, kini sudah mulai meninggalkan transportasi satu ini. Kebanyakan anak sekolah sudah menggunakan sepeda motor untuk anak Sekolah Menengah Atas (SMA), dan untuk anak (Sekolah Dasar) SD dan (Sekolah Menengah Pertama) SMP biasanya diantar jemput orang tua mereka menggunakan sepeda motor. Setelah maraknya kendaraan pribadi dan penumpang beralih dari angkutan ke sepeda motor. Banyak angkutan mengalami penurunan jumlah penumpang yang sangat drastis. Hal itu juga ditambah dengan kondisi

angkutan yang sudah penuh, namun sepi penumpang sehingga perlu diadakan evaluasi. Tidak hanya di Kecamatan Kota saja yang mengalami penurunan jumlah penumpang, di kecamatan lain juga mulai terjadi hal yang serupa (Wawancara dengan Sudarwanto, pada 1 Agustus 2017).

Mayoritas penumpang pada jalur-jalur tersebut merupakan anak-anak sekolah yang berpindah menggunakan kendaraan pribadi. Seiring dengan perkembangan teknologi dan inovasi pada transportasi, masyarakat Kabupaten Kudus seakan lebih memilih untuk menggunakan transportasi sepeda motor dan mobil untuk mempermudah mobilitas mereka agar lebih efisien. Angkutan di Kecamatan Kota sudah mulai ditinggal penggemar setianya, walaupun memang masih ada yang menggunakannya. Penggemar angkot yang masih setia menggunakannya yaitu buruh pabrik, biasanya sopir angkot hanya mengedrop para buruh pabrik di pagi dan sore, setelahnya ada juga yang bekerja dibidang lain. Kendala lain yang dihadapi supir dan pengusaha angkutan yaitu ketika pemerintah melakukan peremajaan dengan menetapkan batas usia untuk angkutan penumpang. Biasanya batas usia untuk angkutan yang dapat beroperasi yaitu 25 tahun dari tahun pembuatannya, dan setelah berumur 25 tahun keatas maka setiap angkutan wajib melakukan peremajaan dengan cara mengganti angkutan lama dengan angkutan baru. Peremajaan ini hanya berlaku untuk angkutan penumpang saja dan tidak berlaku untuk angkutan barang. Peremajaan angkutan ini dirasa cukup berat bagi pemilik usaha angkutan, karena mereka harus mengganti angkutan yang lama dan membeli angkutan yang baru. Satu angkutan harganya terbilang cukup besar jika dibandingkan dengan jumlah setoran yang setiap harinya hampir tidak sebanding (Wawancara dengan Kusnanto, 7 September 2017).

Kondisi ini juga terjadi pada PO Bus di Kabupaten Kudus. Pada 1988 jumlah PO ada 12 di Kabupaten Kudus. Jumlah armada bus Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) ada 77 buah serta Antar-Kota Antar-Provinsi (AKAP) 30 buah sehingga total ada 107 armada bus AKAP maupun AKDP yang beroperasi di Kabupaten Kudus. Kondisi dan jumlah armada pada 1988 bertahan sampai 1994 dengan kata lain tidak mengalami perubahan yang sangat signifikan. Pada 2005, terjadi kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) yang berdampak pada penurunan jumlah penumpang. Perusahaan otobus PO AKAP sempat mengandangkan 30 persen armadanya karena jumlah penumpang yang terus mengalami penurunan. Akibat dari kenaikan BBM menyebabkan tarif bus mengalami lonjakan. Tarif Kudus-Jakarta yang mulanya Rp125.000,- per penumpang setelah kenaikan BBM menjadi Rp200.000,- per penumpang. Para pemilik PO lebih senang menerapkan tarif Rp125.000,- jika jumlah penumpang sebanding pulang dan pergi, namun kenyataannya jumlah penumpang saat itu tidak sebanding. Kenaikan harga BBM tidak begitu berpengaruh secara signifikan apabila diimbangi dengan jumlah penumpang yang memadai. Seiring berjalannya waktu banyak PO yang tidak mampu bersaing dan gulung tikar. Pada akhir 2015, hanya beberapa PO yang masih tersisa di Kabupaten Kudus. PO tersebut antara lain Pahala Kencana, Nusantara, Langsung, Harum, Haryanto, Santika, dan Sabar Subur. Total jumlah armada PO yang masih aktif hanya 74 armada di Kabupaten Kudus. Tahun 1994 banyak PO yang masih beroperasi namun pada akhir 2015 hanya tersisa beberapa PO yang bertahan. Tutupnya PO disebabkan karena beberapa faktor baik itu internal maupun eksternal, faktor internal antara lain karena beberapa pemilik PO sudah tutup usia dan dari keluarganya tidak ada yang mampu mengurus PO tersebut. Selain itu, ada PO yang tidak memenuhi kriteria atau tidak sesuai dengan operasionalnya (*Kompas*, 26 Oktober 2005).

Faktor eksternal dari tutupnya PO antara lain adanya peremajaan angkutan dengan maksimal umur kendaraan 25 tahun dari tahun pembuatannya. Peremajaan dilakukan dengan

cara mengganti bus lama dengan bus baru, sedangkan untuk membeli satu unit bus biaya yang harus dikeluarkan mencapai angka milyaran rupiah. Biaya yang cukup mahal untuk melakukan peremajaan bus tidak sebanding dengan setoran per harinya yang tidak mencapai Rp5.000.000,- dan belum dipotong biaya untuk sopir, uang makan, dan bensin. PO yang tidak mampu untuk melakukan peremajaan bus lebih memilih untuk menjual bus dan menutup PO. Faktor lainnya yaitu banyaknya masyarakat yang mulai beralih transportasi dari bus umum kemudian memilih menggunakan motor pribadi karena lebih efisien dari segi waktu maupun biaya (Wawancara dengan Kusnanto, pada 7 September 2017).

Jalan Raya dan Perkembangan Ekonomi di Kabupaten Kudus

Jalan raya memiliki peran yang penting dalam kegiatan industri besar dan menengah di Kabupaten Kudus. Jalan raya merupakan sarana untuk mendistribusikan barang ke seluruh pelosok Tanah Air. Selain untuk mendistribusikan barang, jalan raya juga berperan untuk menyalurkan bahan baku industri sebelum diolah (Santoso, 2001: 216-217). Maka dari itu, kondisi jalan raya harus dalam keadaan baik sehingga kegiatan industri dapat berjalan dengan lancar. Adanya jalan lingkar yang dibangun pemerintah setempat semakin mempermudah dan memperlancar aktivitas industri. Keuntungan dibangunnya jalan lingkar bagi kegiatan industri yaitu proses pendistribusian barang semakin cepat karena truk-truk pengangkut barang tidak harus melalui jalan dalam kota yang padat lalu lintas.

Peranan jalan raya terhadap aktivitas industri tidak hanya sebatas perpindahan barang saja namun juga perpindahan orang atau buruh pabrik secara khusus. Industri besar dan menengah memiliki jumlah buruh atau pekerja yang tidak sedikit. Jumlah buruh industri besar lebih dari 100 orang dan untuk industri menengah berkisar 20-99 orang. Sebagian buruh pabrik sudah mulai menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor untuk mobilitas mereka, sedangkan sebagian buruh lainnya masih tetap setia menggunakan angkutan umum. Transportasi memainkan peran yang tidak kalah penting untuk mengangkut buruh-buruh pabrik tersebut. Jalan dan transportasi menjadi sarana dan prasarana yang sangat mempengaruhi aktivitas industri (Wawancara dengan Rukhanyah, pada 30 Januari 2018).

Jalan dalam kondisi baik dan lancar serta transportasi yang memadai akan berdampak bagi kemajuan suatu industri. Salah satu contoh yaitu di sekitar Jalan Mayor Basuno terdapat banyak angkutan yang ngetem untuk menunggu para buruh pulang. Dampak pembangunan jalan lingkar terhadap kegiatan industri di Kabupaten Kudus yaitu memperlancar arus lalu lintas di dalam kota. Sebelum pembangunan jalan lingkar semua truk milik pabrik dan kendaraan luar kota memasuki kawasan kota sehingga mengakibatkan kemacetan. Buruh pabrik yang pabriknya berada di wilayah kota juga harus melewati kemacetan dikarenakan penumpukan truk pabrik dan kendaraan luar kota. Setelah dibangun jalan lingkar, arus lalu lintas dan kegiatan industri berjalan lancar. Para buruh juga dapat menuju pabrik-pabrik mereka dengan lebih cepat tanpa melewati kemacetan (Wawancara dengan Henry, 30 Januari 2018).

Simpulan

Pembangunan dan perbaikan infrastruktur seperti jalan raya terus dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Kudus. Selama 1994 hingga 2015 pemerintah kabupaten melakukan pembangunan terhadap jalan lingkar tenggara dan lingkar utara serta dua jembatan (Kali Kemudi dan Kali Sat). Mengingat bahwa Kabupaten Kudus merupakan kota industri maka truk-truk besar yang

mengangkut hasil produksi pabrik lebih sering dijumpai di kabupaten ini. Pemerintah kabupaten kemudian melakukan pembangunan jalan lingkar tenggara yang menghubungkan jalur Semarang-Surabaya dan selesai pada 1997. Selain jalan lingkar tenggara, pemerintah kabupaten juga membangun jalan lingkar utara yang menghubungkan jalur Semarang, Jepara, Surabaya yang kemudian dilakukan secara bertahap. Tujuan dibangunnya jalan lingkar tenggara dan lingkar utara yaitu untuk mengurangi kemacetan di dalam kota. Pabrik-pabrik yang berada di timur dan utara kota setelah dibangun jalan lingkar maka tidak perlu melewati jalan kota.

Sistem transportasi di Kabupaten Kudus terus mengikuti perkembangan zaman. Sebelum 1994 masyarakat masih banyak menggunakan transportasi tradisional untuk mobilitas mereka. Setelah 1994 rata-rata jumlah transportasi tradisional dan penggunaannya mengalami penurunan, kecuali becak yang masih bisa bertahan hingga 2010. Penurunan ini diakibatkan karena peningkatan jumlah kendaraan bermotor seperti mobil penumpang, dan mobil barang di Kabupaten Kudus. Mobil penumpang seperti angkutan dan bus terus mengalami peningkatan. Namun pada 2015 pengusaha dan sopir angkutan mengalami berbagai kendala yang kemudian mengakibatkan trayek-trayek yang dulunya padat menjadi sepi penumpang. Hal yang sama juga terjadi pada PO bus AKAP maupun AKDP yang mengalami gulung tikar dan hanya tersisa beberapa PO seperti Pahala Kencana, Santika, Nusantara, Langsung, Harum, Sabar Subur, Haryanto.

Lancarnya sistem transportasi tidak terlepas dari perbaikan serta pembangunan infrastruktur yang ada. Pembangunan infrastruktur seperti jalan raya memberikan dampak yang cukup bagus bagi perekonomian masyarakat Kabupaten Kudus. Selama 1994-2015 pertumbuhan industri di Kabupaten Kudus terus meningkat terutama UMKM nya. Selain UMKM jumlah PKL di Kabupaten Kudus terus mengalami peningkatan terutama di sepanjang jalan lingkar. Hal ini menandakan perekonomian masyarakat Kudus semakin membaik. Dengan demikian, pembangunan serta perbaikan infrastruktur di Kabupaten Kudus memberikan dampak ekonomi yang cukup bagus bagi masyarakat. Kerjasama antara pemerintah dan masyarakat harus terjalin dengan baik agar pembangunan dapat berjalan dengan lancar. Pemerintah dan masyarakat harus bisa menjaga apa yang telah dibangun dan memanfaatkan dengan sebaik-baiknya tanpa melanggar peraturan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Referensi

- Adisasmita, Rahardjo (2014). *Manajemen Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Alamsyah, Alik Ansyori (1997). *Rekayasa Jalan Raya*. Jakarta: Penerbit Gunadarma.
- Bappeda Tingkat I Jawa Tengah dan Fakultas Teknik Undip (1988). *Studi Sistem Transportasi Kota Kudus 1987- 1988, Final Report*. Semarang: Bappeda Tingkat I Jawa Tengah.
- BPS Provinsi Jawa Tengah (1994). *Kudus Dalam Angka Tahun 1994*.
- Departemen Penerangan RI (1979). *Rencana Pembangunan Lima Tahun kedua 1974/75-1979 (Jilid 4)*.
- Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kudus (2013). "Proposal Jalan Lingkar Utara".
- Hartatik, Endah Sri (2016). "Perkembangan jalan raya di Pantai Utara Jawa Tengah sejak Mataram Islam hingga pemerintahan Daendels." *Paramita: Historical Studies Journal*, 26(2).
- "Imbas BBM Naik: Dikandangkan, 30 Persen Armada Bus di Kudus", *Kompas*, 26 Oktober 2005.
- Kodoatie, Robert J. (2005). *Pengantar Manajemen Infrastruktur*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- "Proyek Jalan Lingkar Kudus Tanpa Ganti Rugi", *Kompas*, 13 Mei 1997.
- Santoso, F. Harianto (2001). *Profil Daerah Kabupaten dan Kota*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

Toer, Pramoedya Ananta (2005). *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels*. Bogor: Percetakan Grafika Mardi Yuana.

Informan

Bambang
Kusnanto
Rukhaniya
Sudarwanto