



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Transportasi merupakan sarana dan prasarana pendukung yang utama dalam menunjang keberhasilan pembangunan suatu wilayah. Dalam proses pembangunan, transportasi merupakan suatu sistem dan alat yang memperlancar hubungan dari satu wilayah ke wilayah lainnya yang maju atau terpencil. Dengan adanya sistem transportasi yang teratur maka kegiatan pada ruang tersebut akan semakin meningkat.

Sistem transportasi merupakan komponen penting dalam suatu kota, hal ini ditegaskan dalam penjelasan UU No. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa "Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara".

Sifat transportasi sendiri adalah menjamin agar muatan tidak rusak, aman dan nyaman sampai tujuan. Tanpa transportasi yang teratur maka dunia ekonomi dan kegiatan manusia akan statis dalam tingkat ekonomi dan subsistensi.

Permasalahan transportasi dan lalu lintas saat ini pada umumnya dihadapi kota-kota besar di Indonesia, antara lain kemacetan lalu lintas, pembagian beban yang tidak berimbang, kurangnya jumlah dan mutu angkutan umum, kurangnya fasilitas parkir, dominannya pemakai angkutan pribadi, kecelakaan lalu lintas, perubahan pola guna lahan dan lain-lain. Timbulnya persoalan tersebut tidak dapat

lepas dari pesatnya peningkatan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan penambahan kapasitas dan jaringan jalan yang memadai serta kurangnya pemahaman dan kesadaran para pemakai jalan.

Sistem transportasi yang mantap pada suatu kota merupakan basis bagi pemecahan masalah kemacetan lalu lintas di daerah tersebut. Oleh karena itu, perencanaan pola lalu lintas membutuhkan suatu pemikiran yang mempunyai jangkauan masa depan yang panjang, sehingga dapat dijadikan pedoman dalam kurun waktu tersebut untuk mendapatkan keteraturan dari sistem transportasi itu sendiri. Hal ini patut disadari betul kalangan pemerintah dan pihak terkait dalam pelaksanaan pembangunan dan pengaturan lalu lintas, terutama kota-kota besar yang mengalami permasalahan kemacetan lalu lintas.

Kota Bogor merupakan salah satu kota dalam lingkup wilayah Jabotabek yang mengalami perkembangan pesat, baik dari segi fisik, ekonomi maupun kependudukan. Secara geografis Kota Bogor terletak di antara $106^{\circ} 48'$ BT dan $6^{\circ} 26'$ LS, dengan Luas Wilayah Kota Bogor 11.850 Ha atau 0,27% dari luas Propinsi Jawa Barat.

Kedudukan geografis Kota Bogor di tengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor serta lokasinya sangat dekat dengan Ibukota Negara. Merupakan potensi yang strategis bagi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi dan jasa, pusat kegiatan nasional untuk industri, perdagangan, transportasi, komunikasi, dan pariwisata.

Penyelenggaraan bidang transportasi menjadi satu permasalahan serius di Kota Bogor. Kemacetan lalu lintas, pelayanan angkutan kota yang buruk, polusi

dan kecelakaan lalu lintas memerlukan penanganan serius, profesional, koordinatif dan berkelanjutan. Dalam Perda Kota Bogor No. 17 Tahun 2004 tentang Renstra, diprioritaskan penanganan transportasi. Kondisi prasarana transportasi di Kota Bogor dalam 5 tahun terakhir menunjukkan pertumbuhan yang sangat lambat. Hal ini mengakibatkan kapasitas jalan yang tidak dapat mengakomodasi volume lalu lintas dan menjadi penyebab timbulnya kemacetan.

Masalah transportasi muncul antara lain karena sampai tahun 2004 panjang jalan di Kota Bogor hanya 621.241 km, dan hanya 155.360 atau 25.01 % diantaranya tergolong berkondisi baik. Sementara itu, jumlah kendaraan bermotor roda 4 mencapai 44.668 unit, dan kendaraan roda dua mencapai 71.622 unit. Pada kenyataannya jumlah tersebut masih lebih banyak dengan masuk atau melintasnya kendaraan dari daerah-daerah lain di Kota Bogor. Kondisi itu masih dibebani dengan kenyataan yaitu adanya beberapa titik rawan macet akibat penyempitan jalan (*bottle neck*) dan perlintasan kereta api *double track* dengan frekwensi tinggi yaitu satu kali setiap 8 menit. Sejumlah ruas utama jalan Kota tidak efektif karena digunakan oleh para PKL dan masih rendahnya kedisiplinan masyarakat dalam berlalu-lintas. Kondisi itulah yang memicu lahirnya banyak titik kemacetan di seluruh wilayah Kota Bogor.

Banyaknya jumlah Angkutan umum penumpang di Kota Bogor menjadikan sarana transportasi moda terbesar kedua dari angkutan pribadi yang melayani pergerakan penduduk di Kota Bogor. Berdasarkan data Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Bogor, jumlah angkutan kota (angkot) di Kota Bogor setiap harinya hanya sekitar 9.516 unit. Dari sejumlah itu, sekitar

6.000 lebih (yang berwarna biru) adalah angkot dari Kabupaten Bogor yang masuk Kota Bogor. Selebihnya (yang berwarna hijau), sekitar 3.316 unit adalah angkot yang memang memiliki trayek khusus di dalam Kota Bogor.

Sejak tahun 1997 belum pernah ada penambahan angkot lagi, yang ada adalah peremajaan yang dilakukan tiap lima tahun sekali. Untuk di Kota Bogor, setiap tahun ada lebih dari 300 angkot yang mengalami peremajaan karena keadaannya dinilai sudah tidak layak lagi, baik kondisi mesin maupun fisiknya.

Pengaturan angkutan kota tidak lepas dari trayek. Trayek ini meliputi jurusan atau arah angkutan kota yang pengaturannya dilakukan oleh pemerintahan setempat.

Pada awalnya hanya terdapat 13 trayek angkutan kota yang beroperasi di Kota Bogor berdasarkan SK Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Bogor No. 551.2/SK.225-Ekon/97. Kemudian pada awal tahun 2006 dilakukan penambahan trayek angkutan kota berdasarkan Keputusan Walikota Bogor No. 551.23.45-46 Tahun 2006 Tanggal 17 Februari 2006, menjadi 22 trayek.

Pada **Tabel 1.1** dibawah ini dapat dilihat jumlah jaringan trayek angkutan kota dan jumlah angkutan kota yang tersedia pada saat ini:

Tabel 1.1 Daftar Jaringan Trayek Angkutan Kota Di Kota Bogor

No	Kode Trayek	Jaringan Trayek yang dilayani	Jumlah	
			Alokasi	Realisasi
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	01	Cipinang Gading-Cipaku-Term.Merdeka	28	13
2	01.A	Baranangsiang – Ciawi	190	190
3	02	Sukasari–Batutulis – Term. Bubulak	660	660
4	03	Baranangsiang – Term. Bubulak	382	382
5	04	Ramayana – Rancamaya	185	185
6	05	Ramayana – Cimahpar	162	162
7	06	Ramayana – Ciheuleut	169	169
8	07	Warung Jambu – Merdeka	238	236
9	07.A	Pasar Anyar – Pondok Rumput	62	53
10	08	Warung Jambu – Ramayana	238	212
11	09	Warung Jambu – Sukasari	144	144
12	09.A	Ciremai Ujung - Pajajaran – Baranangsiang	20	-
13	10	Btr. Kemang – Sukasari – Merdeka	92	83
14	11	Pajajaran Indah – Pasar Bogor	45	40
15	12	Pasar Anyar – Cimanggu Permai	195	180
16	13	Bantar Kemang – Ramayana	155	147
17	14	Sukasari – Cibalagung – Pasir Kuda	37	-
18	15	Term. Merdeka – Bubulak – SBJ	101	101
19	16	Pasar Anyar – Selabenda	265	265
20	17	Pomad – Tanah Baru – Bina Marga	55	55
21	18	Ramayana – Mulyaharja	43	39
22	19	Term. Merdeka – Curug Mekar	40	-
J U M L A H			3,506	3,316

Sumber: DLLAJ Kota Bogor, Maret Tahun 2006

Berdasarkan data pada tabel diatas, trayek angkutan kota 02 (Sukasari–Batutulis – Term. Bubulak) merupakan alokasi armada terbanyak yaitu sebanyak 660 unit kendaraan sesuai dengan realisasi kendaraan yang ada sekarang.

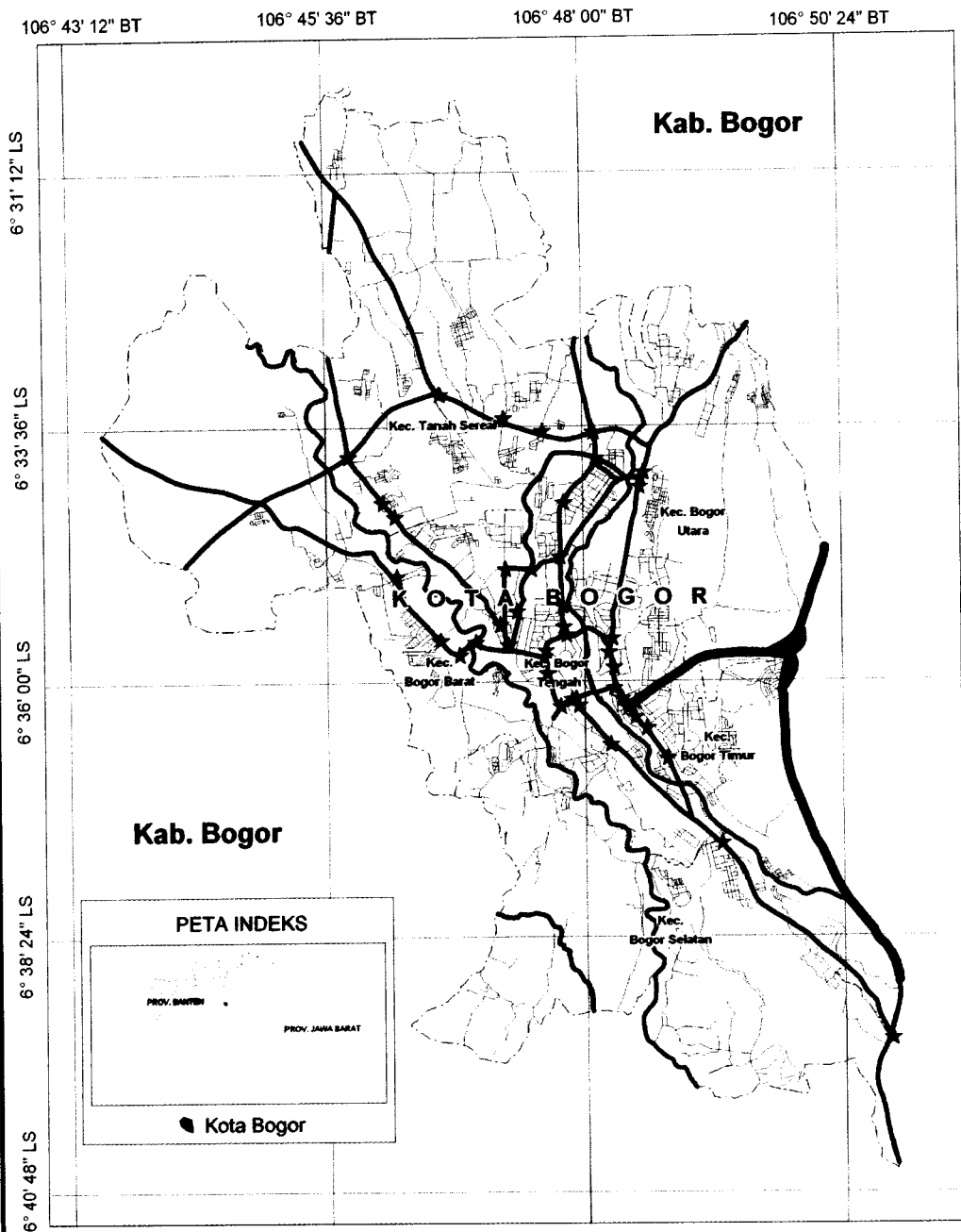
Sedangkan trayek 09 A yang dialokasikan 20 unit belum terealisasi, begitu pula dengan dua trayek angkutan kota lainnya yang belum terealisasi yaitu trayek 14 dan trayek 19 dengan alokasi unit kendaraan sebanyak 37 dan 40 unit.

Berkaitan dengan ruas jalan yang mengalami masalah kemacetan lalu lintas di Kota Bogor terdapat 8 titik ruas jalan yang dianggap rawan mengalami kemacetan cukup parah. Kedelapan titik rawan kemacetan tersebut Berdasarkan data DLLAJ Kota Bogor, antara lain:

1. Jalan Ir. H. Djuanda, ruas jalan Empang atau Ramayana sampai jalan Surya Kencana;
2. Jalan Surya Kencana, ruas jalan Otista – Gg. Aut;
3. Jalan Jalak Harupat;
4. Jalan Raya Padjajaran, ruas pintu Tol Jagorawi – Warung Jambu – Jalan Baru – Ciluar;
5. Jalan Paledang;
6. Jalan Kapten Muslihat, ruas jalan Nyi Raja Permas – Jalan Perintis Kemerdekaan;
7. Jalan Merdeka, ruas jalan Perintis Kemerdekaan – Pertigaan Ciomas; dan
8. Jalan Raya Tajur, ruas jalan Sukasari – Persimpangan Ciawi.

Dari kedelapan titik ruas jalan rawan macet salah satunya adalah jalan Ir. H. Djuanda yang merupakan kawasan pusat perbelanjaan dan fasilitas umum bagi warga Bogor. Apalagi pada hari libur jalan Ir. H. Djuanda mengalami kemacetan parah, karena merupakan salah satu ruas jalan yang mengelilingi Kebun Raya

PETA SIMPUL KEMACETAN KOTA BOGOR



JURUSAN PENDIDIKAN GEOGRAFI
FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL
UNIVERSITAS PENDIDIKAN INDONESIA

U



SKALA 1 : 110.000

LEGENDA

- Batas Kecamatan
- Batas Kota
- Jalan Tol
- Jalan Utama
- Jalan Lokal
- ★ Titik Kemacetan
- Sungai

Sumber : Peta Rupa Bumi Skala 25.000
Lembar Bogor 1209-143 ; Lembar Ciawi 1209-141
Peta Simpul Kemacetan Kota Bogor BAKOSURTANAL

Gambar 1 Peta Simpul Kemacetan Kota Bogor

Dikutip Oleh : Eneng Wulansari (022805)

Bogor (*Botanical Garden*) yang dikenal tempat wisata terkenal dipusat Kota Bogor.

Selain karena banyak bus pariwisata yang parkir di seputar Kebun Raya, kemacetan juga terjadi karena banyaknya penumpang yang menunggu bus atau angkutan kota di sembarang tempat. Begitu pun para sopir bus dan angkutan kota, mereka seandainya berhenti berlama-lama menunggu penumpang. Ulah sopir angkutan kota yang seandainya berhenti memenuhi badan jalan adalah penyebab utama kemacetan lalu lintas. Biasanya kemacetan terjadi pada jam-jam sibuk yaitu pukul 06.30-08.30 WIB serta pukul 15.30-19.00 WIB.

Kendaraan angkot di indikasikan sebagai penyebab terjadinya kemacetan di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda dilihat dari jumlah angkot yang melewati jalan Ir. H. Djuanda. Dari 22 trayek angkot di Kota Bogor 9 trayek angkot diantaranya melewati jalan Ir. H. Djuanda:

**Tabel 1.2 Trayek Angkutan Kota Yang Melintas
Disepanjang Jalan Ir. H. Djuanda**

No	Kode Trayek	Trayek
1	01	Cipinang Gading – Term. Merdeka
2	02	Sukasari – Term. Bubulak
3	03	Term. Baranangsiang – Term. Bubulak
4	05	Ramayana – Cimahpar
5	06	Ramayana – Ciheuleut
6	07	Ciparigi – Term. Merdeka
7	08	Warung Jambu – Ramayana
8	10	Bantar Kemang – Term. Merdeka
9	13	Bantar Kemang – Ramayana

Sumber: DLLAJ Kota Bogor 2007

Rute pada suatu trayek tidak hanya digunakan oleh trayek tersebut saja. Beberapa trayek lain mungkin juga melalui sebagian atau seluruh trayek tersebut. Secara umum, dapat dilihat bahwa rute-rute angkutan kota yang melintas di

sepanjang jalan Ir. H Djuanda. Data pada tabel menunjukkan beberapa arus rute kendaraan angkutan kota yang mempunyai arus rute yang bersamaan.

Terdapat dua hal paling krusial yang dianggap biang kemacetan di Bogor. Pertama dari diri si pengemudi dan kedua adalah penumpang. Mental pengemudi angkot masih rendah. Diduga Ada faktor kesengajaan pengemudi angkot untuk tidak mematuhi aturan, padahal mereka tahu bahwa itu salah. Misalnya, sudah jelas-jelas ada rambu dilarang berhenti, tapi seenaknya mereka memberhentikan kendaraannya untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Kedua dari sisi penumpang, adanya penumpang yang memberhentikan angkot disembarang tempat tanpa melihat rambu-rambu yang ada.

Permasalahan kemacetan lalu lintas menjadi agenda penting Pemerintahan Kota Bogor demi terciptanya kelancaran dan kenyamanan berlalu lintas. Disatu pihak pemerintah kota Bogor harus mencari solusi terbaik untuk mengatasi permasalahan tersebut. Di lain pihak terbentuknya sikap, mental dan kedisiplinan yang tinggi dikalangan para pengguna jalan menjadi salah satu jalan demi tercapainya kenyamanan berlalu lintas.

Masalah diatas menjadi kajian menarik bagi penulis untuk meneliti lebih dalam lagi. Oleh karena itu penulis akan meneliti masalah tersebut dengan mengajukan judul skripsi **"Hubungan Kedisiplinan Sopir Angkutan Kota Dengan Kemacetan Lalu Lintas di Sepanjang Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor"**.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan data dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Bogor terdapat 8 titik rawan kemacetan di Kota Bogor. Salah satu ruas jalan titik kemacetan adalah jalan Ir. H. Djuanda yang dalam kesehariannya dipadati kendaraan, karena jalan tersebut merupakan jalan akses terpenting dengan melewati tempat sentral di Kota Bogor, seperti: Kantor Wali Kota Bogor, Kantor-kantor dinas pemerintahan, dan tempat pariwisata terkenal yaitu kebun Raya Bogor.

Berkaitan dengan permasalahan tersebut, maka dikemukakan persoalan yang menjadi sasaran penelitian ini, yaitu: "Bagaimana hubungan kedisiplinan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor."

Selanjutnya masalah dalam penelitian ini dibatasi sebagai berikut:

1. Bagaimana hubungan tingkat pengetahuan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda?
2. Apakah terdapat hubungan antara tingkat keterampilan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda?
3. Apakah terdapat hubungan antara tingkat ketaatan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda?

C. TUJUAN PENELITIAN

Masalah transportasi memberikan gambaran tentang adanya interelasi dan interaksi keruangan, baik dalam satu region, maupun antar satu region dengan

region lainnya. Selain itu, masalah lalu lintas merupakan salah satu kajian studi geografi, karena studi geografi mempelajari sistem keruangan yang berkaitan dengan hubungan antar wilayah dalam hubungan timbal balik yang kompleks dari pergerakan pertukaran. Berdasarkan permasalahan yang akan diteliti, terdapat tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui sejauhmana hubungan tingkat pengetahuan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda.
2. Mengetahui sejauhmana hubungan tingkat keterampilan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda.
3. Mengetahui sejauhmana hubungan tingkat ketaatan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dengan dilakukannya penelitian ini penulis mengharapkan manfaat yang berguna bagi semua pihak terkait. Ada beberapa manfaat yang dapat diambil dari penelitian yang dilakukan antara lain:

1. Dapat mengetahui data dan informasi mengenai hubungan tingkat pengetahuan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor.
2. Dapat mengetahui data dan informasi mengenai hubungan tingkat keterampilan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor.

3. Dapat mengetahui data dan informasi mengenai hubungan tingkat ketaatan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor.
4. Dapat mengembangkan teori keilmuan geografi yang diperoleh dengan mempelajari hubungan timbal balik antara manusia dengan lingkungan.

E. DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional yang diuraikan disini terdiri atas pengertian-pengertian atau istilah substansi materi yang digunakan dalam penulisan penelitian ini, dengan bertujuan untuk memperoleh kesamaan arti dan tidak menimbulkan perbedaan pendapat. Pengertian beberapa konsep yang terkandung dalam judul di atas, akan dijelaskan sebagai berikut:

1. Pengetahuan

Menurut kamus besar berbahasa Indonesia (Wikipedia, 2007) pengetahuan adalah informasi atau maklumat yang diketahui atau disadari oleh seseorang.

Pengetahuan terdiri atas kepercayaan tentang kenyataan (*reality*). Cara lain untuk mendapat pengetahuan dengan pengamatan dan eksperimen: metode ilmiah. Pengetahuan juga dapat diturunkan dengan cara logika secara tradisional, otoritatif, atau ilmiah atau kombinasi dari mereka, dan dapat atau tidak dapat dibuktikan dengan pengamatan dan pengetesan.

Pengetahuan merupakan aspek yang terpenting bagi pengemudi kendaraan tidak terkecuali para pengemudi angkot. Pengetahuan bagi para pengemudi angkot meliputi: Peraturan Lalu Lintas, Kebijakan Tarif Angkutan Perkotaan, Rambu-

rambu Lalu Lintas, Lampu Lalu Lintas/*traffic light*, Marka Jalan, Menaikan dan Menurunkan Penumpang, Jumlah Penumpang.

2. Keterampilan

Menurut Sullivan dan Meister Keterampilan (Skill) mengemudi berkaitan dengan kemampuan atau kecakapan seseorang untuk melakukan pekerjaan mengemudi dengan aman.

Keterampilan mengemudi merupakan salah satu syarat pengemudi untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Keterampilan mengemudi dewasa ini bisa didapatkan dari pelatihan atau kursus yang dilakukan oleh sekolah-sekolah mengemudi. Selain itu juga keterampilan mengemudi juga bisa dilakukan melalui pelatihan-pelatihan khusus yang dilakukan oleh pihak kepolisian lalu lintas.

Keterampilan mengemudi sangat penting bagi para pengemudi. Seseorang yang trampil mengemudikan kendaraannya dapat menghindari berbagai permasalahan lalu lintas, seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan lalu lintas, dan lain sebagainya. Adapun faktor-faktor keterampilan mengemudi sebagai berikut: *Pertama*, Keterampilan mengendalikan arah kendaraan yang dikemudikan yang meliputi antara lain cara membelok atau merubah arah kendaraannya, cara mundur, cara mendahului kendaraan lain dan cara mengikuti kendaraan lain. *Kedua*, Keterampilan mengendalikan kecepatan kendaraan yang dikemudikannya melalui sistem gas, rem dan persneling.

3. Ketaatan

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (2002) istilah taat diartikan sebagai senantiasa tunduk, menurut, kepatuhan, kesetiaan, dan kesalehan kepada Tuhan atau kepada Pemerintah.

Ketaatan diartikan sebagai sikap patuh terhadap aturan atau ketentuan-ketentuan yang mengikat. Peraturan yang diberlakukan merupakan aturan yang mengikat, dan apabila melanggarnya akan mendapatkan sanksi. Sanksi diberikan kepada seseorang yang tidak mentaati atau tidak patuh terhadap aturan yang ada.

Ketaatan sopir angkutan kota di jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor terhadap peraturan lalu lintas meliputi: mematuhi peraturan lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas, lampu lalu lintas (*traffic light*), marka jalan, jumlah penumpang, menaikkan dan menurunkan penumpang, kepemilikan SIM, kecepatan menjalankan kendaraan, etika berlalu lintas, dan tarif angkutan. Setiap pengemudi harus mematuhi peraturan lalu lintas yang ada, karena ketaatan pengemudi merupakan cerminan dari sikap ketaatan pengemudi angkutan kota.

4. Kemacetan lalu lintas

Kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Keadaan dimana volume lalu lintas telah memenuhi kapasitas jalan indikator kemacetan ini terlihat dari gerakan kendaraan yang mengalami hambatan. (Suwarjoko Warpani, 1993:41)

Parameter tingkat kemacetan lalu lintas dilihat berdasarkan tingkat kapasitas pelayanan jalan atau volume lalu lintas yang melebihi kapasitas yang ada. Indikasi suatu jalan telah mengalami kemacetan adalah sebagai berikut: Pertama, gerakan kendaraan sudah mengalami hambatan sampai berhenti sama sekali. Kedua, terbentuknya antrian kendaraan baik satu arah atau dua arah. Ketiga, antrian kendaraan bergerak lambat atau berhenti sama sekali.

Adapun indikator-indikator kemacetan lalu lintas, yaitu: Ketidakseimbangan antara lebar dan jumlah kendaraan, laju kendaraan terhambat, kecepatan kendaraan lambat, dan waktu tempuh.

5. Jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor

Merupakan salah satu ruas jalan yang mengelilingi pusat wisata kebun raya Bogor dan fasilitas penting lainnya seperti: Istana Presiden, Kantor Walikota Bogor, Rumah sakit, pusat perbelanjaan (Mall), sekolah dan lain-lain.

Koridor jalan yang tepat berada dikawasan pusat kota Bogor, tepatnya di Kecamatan Bogor Tengah dengan panjang ruas jalan $\pm 1,8$ Km, lebar ruas jalan tidak merata mulai dari 12 m – 15,5 m. Jalan Ir. H. Djuanda terdiri dari 4 jalur. Dilalui oleh 9 rute angkutan kota, kendaraan pribadi roda empat, kendaraan dinas, kendaraan wisata, bus, truk roda 6 dan kendaraan sepeda motor yang selalu sibuk hilir mudik dalam kesehariannya.

Adapun disepanjang jalan Ir. H. Djuanda terdapat 7 ruas jalan: Jalan Jalak Harupat, Jalan Jendral Sudirman, Jalan Gedong Sawah, Jalan Kapten Muslihat, Jalan Empang, Jalan Surya Kencana, dan Jalan Otto Iskandardinata (Otista).

Dari beberapa pengertian dan parameter tersebut diatas. Jadi, dalam skripsi ini penulis akan mencoba membahas mengenai hubungan kedisiplinan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di sepanjang jalan Ir. H. Djuanda Kota Bogor.

F. ANGGAPAN DASAR

Menurut Surakhmad (dalam Arikunto 1998:60), mengemukakan bahwa: "anggapan dasar atau postulat adalah sebuah titik tolak pemikiran yang kebenarannya dapat diterima penyidik dan karena bersifat subyektif, maka setiap peneliti dapat merumuskan anggapan dasar yang berbeda".

Sesuai dengan pernyataan tersebut, maka sebagai landasan berfikir dalam penelitian ini penulis mengungkapkan anggapan dasar sebagai berikut:

1. Kelancaran arus lalu lintas di jalan Ir. H. Djuanda tergantung pada kedisiplinan, pengetahuan, ketaatan, dan keterampilan pengemudi angkutan perkotaan.
2. Besar kecilnya volume kemacetan di jalan Ir. H. Djuanda tergantung pada kesadaran para pengemudi angkutan perkotaan dengan para petugas kepolisian jalan raya.

G. HIPOTESIS

Menurut Hadi (dalam Arikunto 1998:67), mengemukakan bahwa: "hipotesis adalah suatu jawaban yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian sampai terbukti melalui data yang terkumpul".

Sesuai dengan pendapat diatas, dalam penelitian ini penulis mengungkapkan hipotesis sebagai berikut:

1. H_0 (Hipotesis nol) yang menyatakan, bahwa:
 - a. Tidak ada hubungan antara pengetahuan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda.
 - b. Tidak ada hubungan antara keterampilan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda
 - c. Tidak ada hubungan antara ketaatan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda.
2. H_a (Hipotesis alternatif/kerja) yang menyatakan, bahwa:
 - a. Ada hubungan antara pengetahuan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda
 - b. Ada hubungan antara keterampilan sopir angkutan perkotaan mengendalikan kendaraannya dengan kemacetan lalu lintas
 - c. Ada hubungan antara ketaatan sopir angkutan perkotaan dengan kemacetan lalu lintas di Sepanjang jalan Ir. H. Djuanda.