



**JALAN RAYA DAN PERKEMBANGAN MODA TRANSPORTASI DI
KABUPATEN KUDUS TAHUN 1994-2015**

Skripsi

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata-1 dalam Ilmu Sejarah**

Disusun Oleh :

Yusrina Zata Dini

13030113120009

**FAKULTAS ILMU BUDAYA UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2019**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya, Yusrina Zata Dini, menyatakan bahwa karya ilmiah/skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri dan karya ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan baik Strata Satu (S-1), Strata Dua (S-2), maupun Strata Tiga (S-3) pada Universitas Diponegoro maupun perguruan tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan maupun tidak telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari karya ilmiah/skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya pribadi sebagai penulis.

Semarang, 28 Juli 2019

Penulis,

Yusrina Zata Dini

NIM 13030113120009

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

Bagi manusia ada malaikat-malaikat yang selalu mengikutinya bergiliran di muka dan di belakangnya, mereka menjaganya atas perintah Allah. Sesungguhnya Allah tidak merubah keadaan suatu kaum sehingga mereka merubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri. Dan apabila Allah menghendaki keburukan terhadap suatu kaum, maka tak ada yang dapat menolaknya dan sekali-kali tak ada pelindung bagi mereka selain dia.

Q.S AR-RA'D: 11

Dipersembahkan untuk:
Kedua orang tua tercinta, adik-adik, dan para pejuang sejarah

Disetujui,
Dosen Pembimbing,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Endah Sri Hartatik', written over a horizontal line.

Dr. Endah Sri Hartatik, M. Hum.


NIP 196705281991032001

Skripsi dengan judul “Jalan Raya dan Perkembangan Moda Transportasi Di Kabupaten Kudus Tahun 1994-2015” yang disusun oleh Yusrina Zata Dini (NIM 13030113120009) telah diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi Program Strata-1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro pada hari Jumat, 20 September 2019

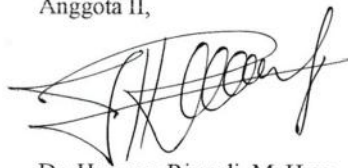
Ketua,


Prof. Dr. Singgih Tri S., M. Hum
NIP 196406261989031003


Anggota I,


Dr. Endah Sri Hartatik, M. Hum.
NIP 196705281991032001

Anggota II,


Dr. Haryono Rinardi, M. Hum
NIP 196703111993031004

Anggota III,


Dra. Sri Indrahti, M. Hum
NIP 196602151991032001

Mengesahkan,

Dekan


Dr. Nurhayati, M. Hum
NIP 196610041990012001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Jalan Raya dan Moda Transportasi di Kabupaten Kudus tahun 1994-2015”. Dalam skripsi ini menjelaskan perkembangan jalan raya dan moda transportasi di Kabupaten Kudus serta dampak ekonomi yang ditimbulkan bagi masyarakat sekitar dari pembangunan jalan raya tersebut. Skripsi ini disusun untuk menempuh ujian akhir Program Strata-1 pada Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.

Pada kesempatan ini penulis tidak lupa menyampaikan dengan rasa hormat ucapan terimakasih kepada: Dr. Nurhayati, M. Hum, dan Dr. Dhanang Respati Puguh, M. Hum., selaku Ketua Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang telah berkenan memberikan kesempatan yang lebar dan kemudahan bagi penulis dalam penulisan skripsi ini. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada Dr. Endah Sri Hartatik, M. Hum., selaku dosen pembimbing dan inspirator yang sangat keibuan, dengan kesabaran memberikan arahan dan juga ilmu-ilmunya. Tidak terlupakan pula Dra. Sri Indrahti, M. Hum., selaku dosen wali yang dengan arif telah memberikan pencerahan dan perhatian terhadap perkembangan akademik penulis.

Disertai rasa hormat, penulis sampaikan terimakasih kepada segenap dosen penguji: Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M. Hum., Dr. Haryono Rinardi, M. Hum., Dra. Sri Indrahti, M. Hum., yang telah memberikan perhatian kritik dan saran yang membangun bagi skripsi ini. Tak terlupakan pula para guru tersayang di Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu atas pengetahuan tiada tara yang telah diberikan selama menjadi mahasiswa. Tak lupa juga para staf administrasi Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang telah memberikan pelayanan yang ramah dan sigap terkhusus Mba Fatma, Mas Oscar, Pak Romli dan Pak Tugirin.

Secara khusus penulis berterimakasih kepada: Bapak Sudarwanto yang telah banyak memberikan informasi dan sumber sumber mengenai perkembangan transportasi. Ibu Umi dan para staff DPU yang turut berkenan memberi informasi penting mengenai perkembangan jalan raya di Kabupaten Kudus. Bapak Legiono dan Bapak Sulhadi yang penuh keramahan dan keterbukaan dalam memeberikan informasi mengenai perkembangan transportasi tradisional di Kabupaten Kudus. Bapak Bambang yang penuh kerendahan hati memeberikan data-data mengenai pertumbuhan industri di Kabupaten Kudus.

Terimakasih juga kepada staf Pusat Informasi Kompas Biro Jawa Tengah, staf Badan Pusat Statistik Propinsi Jawa Tengah, staf Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kudus, staf Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi, staf Dinas Tenaga Kerja, Perindustrian, Koperasi dan UKM Kabupaten Kudus, staf Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kabupaten Kudus, staf Dinas Kearsipan dan Perpustakaan Kudus, staf Perpustakaan Daerah Propinsi Jawa Tengah, staf Perpustakaan Universitas Diponegoro, staf Perpustakaan Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, staf Kesatuan Bangsa Politik dan Perlindungan Masyarakat Kabupaten Kudus, staf Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, staf Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Semarang. Selain itu, ucapan terimakasih juga penulis sampaikan kepada para sahabat di Departemen Sejarah, Eri Dwi, Ahmad Sibghatullah, Swaibatul Aslamiyah, Paramitha Zada, Tri Putri, Helga Floria, Anisa N. Sadrina, Farid Fardon, Royan Hanung, Ilkha Hiyatus, Icha, Yusron, Reza Jurnaliston, Silvi, Anindya Putri dan lain-lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Teman-teman Strength Eighteen, Asma N, Shahnaz Maulani, Atiqotul Lailiana, Muhammad Candra, Bisma Indra, Meta Febrianto, Anam, Bayu Awwalu, Elmila, Nesty Alfido, Machmud, Muslihan. Teman seperjuangan, Bagas, Bayu dan lain lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Tidak lupa terimakasih kepada segenap keluarga KKN Desa Bandungharjo 2017.

Penulis secara pribadi mengungkapkan banyak terimakasih kepada orangtua yang mendorong, membantu, dan mendukung tanpa lelah, baik secara materiil

maupun spiritual, Muhammad Arifin dan Munti Asrifah (Alm). Saudara, Ashilina Amimah Salsabila dan Arkham Miftakhul Arifin yang terus mendukung dan mendoakan agar skripsi ini cepat selesai. Alhamdulillah, skripsi ini telah selesai. Semoga hidup kita selalu dalam Keberkahan-Nya.

Disadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan, mengingat adanya keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis, dan bukan merupakan kesengajaan. Besar harapan penulis semoga skripsi ini dapat bernilai startegis dan bermanfaat bagi siapa pun yang memerlukannya demi kepentingan dan kemajuan bermasyarakat dan bernegara khususnya terkait dengan historiografi jalan raya dan transportasi di Indonesia.

Semarang,
Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR SINGKATAN	xi
DAFTAR ISTILAH	xiii
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR LAMPIRAN	xx
ABSTRAK	xxi
ABSTRACT	xxii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang dan Permasalahan	1
B. Ruang Lingkup	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Tinjauan Pustaka	6
E. Kerangka Pemikiran	12
F. Metode Penelitian	17
G. Sistematika Penulisan	20
BAB II PERKEMBANGAN JALAN RAYA DI KABUPATEN KUDUS	22
A. Gambaran Umum Kabupaten Kudus	22
B. Jalan Raya Sebelum Tahun 1994 di Kabupaten Kudus	34
C. Jalan Raya di Kabupaten Kudus Tahun 1994 -2015	45
BAB III PERKEMBANGAN MODA TRANSPORTASI DI KABUPATEN KUDUS	59
A. Transportasi di Kabupaten Kudus Sebelum Tahun 1994	59
B. Sistem Transportasi dari Tahun 1994-2015	65
C. Jenis dan sarana Transportasi di Kabupaten Kudus	67
1. Transportasi Angkutan Umum	68
2. Terminal	83

BAB IV	JALAN RAYA DAN PERKEMBANGAN EKONOMI	90
	A. Perkembangan Industri di Kabupaten Kudus	90
	1. Industri Besar di Kabupaten Kudus	91
	2. Industri Kecil di Kabupaten Kudus	107
	B. Pusat-Pusat Ekonomi	111
	1. Swalayan	112
	2. Pasar	115
BAB V	SIMPULAN	125
	DAFTAR PUSTAKA	128
	DAFTAR INFORMAN	133
	LAMPIRAN	135

DAFTAR SINGKATAN

AKAP	:	Antar Kota Antar Propinsi
AKDP	:	Antar Kota Dalam Propinsi
ANGKOTA	:	Angkutan Kota
ANGKODES	:	Angkutan Desa
APBD	:	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
APBN	:	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
BBM	:	Bahan Bakar Minyak
BPS	:	Badan Pusat Statistik
CV	:	<i>Commanditaire Vennootschap</i> (badan usaha persekutuan)
DAK	:	Dana Alokasi Khusus
DBHCHT	:	Dana Bagi Hasil Cukai dan Hasil Tembakau
DISHUB	:	Dinas Perhubungan
HP	:	<i>Handphone</i> (Telpon Genggam)
IKM	:	Industri Kecil dan Menengah
JBI	:	Jumlah Berat yang di Ijinkan
KUP	:	Kredit Usaha Produktif
MRT	:	<i>Mass Rapid Transit</i>
PANTURA	:	Pantai Utara Jawa
PDB	:	Produk Domestik Bruto
PERBUP	:	Peraturan Bupati
PERDA	:	Peraturan Daerah
PELITA	:	Pembangunan Lima Tahun
PHK	:	Pemutusan Hubungan Kerja
PKI	:	Partai Komunis Indonesia
PKL	:	Pedagang Kaki Lima
PNI	:	Partai Nasional Indonesia

PO	: Perusahaan Otobus
PR	: Perusahaan Rokok
PT	: Perseroan Terbatas
PUPR	: Dinas Pekerjaan dan Penataan Ruang
REPELITA	: Rencana Pembangunan Lima Tahun
SATLANTAS	: Satuan Lalu Lintas
SD	: Sekolah Dasar
SK	: Surat Keputusan
SKM	: Sigaret Kretek Mesin
SKT	: Sigaret Kretek Tangan
SMA	: Sekolah Menengah Atas
SMP	: Sekolah Menengah Pertama
SMTp	: Sekolah Menengah Tingkat Pertama
SPBU	: Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum
STA	: <i>Stasioning</i>
STNK	: Surat Tanda Naik Kendaraan
TBK	: Terminal Bakalan Krapayak
UKM	: Usaha Kecil Menengah
UMK	: Universitas Muria Kudus
UMKM	: Usaha Menengah Kecil dan Mikro
UU	: Undang-undang

DAFTAR ISTILAH

Ampyang Maulid	: Salah satu tradisi di Kabupaten Kudus untuk memperingati Kelahiran Nabi Muhammad SAW. Masyarakat membawa makanan yang salah satunya terdapat ampyang, yaitu jenis kerupuk yang terbuat dari tepung dan berbentuk bulat berwarna warni.
<i>Android</i>	: Sistem yang digunakan dalam telepon pintar
Armada	: Asset berupa kendaraan
<i>Culture Shocked</i>	: Keterkejutan Budaya
Dispensasi	: Pengecualian aturan karena adanya pertimbangan khusus
Efisien	: Tepat
Ekspor	: Pengiriman barang dagangan ke luar negeri
Grosir	: Pembelian dalam jumlah besar
Gulung tikar	: Bangkrut
Heterogen	: Terdiri dari berbagai unsur yang berbeda
Kereta gandeng	: Transportasi barang yang menggabungkan dua kereta menjadi satu
Klobot	: Pembungkus rokok dari kulit jagung kering
Krisis Moneter	: Krisis yang berhubungan dengan keuangan suatu negara
Kredit	: Penyediaan uang atau tagihan
Kretek	: Rokok yang mengandung tembakau dan campuran cengkih ketika dihisap akan berbunyi kretek-kretek.
Kuwalahan	: Tidak mampu menangani
Luwur	: Kain penutup pada makam Sunan Kudus dan Sunan Muria

<i>Leasing</i>	: Perjanjian sewa barang dengan kepemilikan diakhir periode sewa
Mengedrop	: Menurunkan
Mobilitas	: Gerak perubahan masyarakat yang terjadi baik secara fisik maupun sosial.
Mobil murah	: Mobil dengan kisaran harga mulai 90 juta keatas
Moda	: Jenis transportasi
Ngetem	: Berhenti sejenak disuatu tempat untuk mendapatkan penumpang
<i>Overload</i>	: Melebihi batas
<i>Open and close</i>	: Sistem buka dan tutup terhadap permintaan
Penggemar	: Orang yang menggemari atau menyukai sesuatu
Peremajaan	: Mengganti atau memperbaiki transportasi yang sudah lama
Peziarah	: Orang yang melakukan perjalanan ziarah
Polusi	: Pencemaran lingkungan
Rehabilitasi	: Memulihkan keadaan seperti dahulu
Retribusi	: Pungutan daerah atas jasa atau pemberian ijin tertentu yang diberikan kepada Pemerintah Daerah
Ruas Jalan	: Bagian atau penggal jalan diantara dua simpul yang dilengkapi dengan isyarat atau rambu lalu lintas
<i>Shopping Center</i>	: Pusat perbelanjaan
<i>Spare part</i>	: Suatu barang yang terdiri dari beberapa komponen yang membentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu.
<i>Stasioning</i>	: Sumbu jalan yang diambil dari suatu titik awal yang telah ditentukan sebagai titik (stasiun) atau titik awal lainnya, sedangkan posisi suatu titik sembarang lainnya ditentukan oleh jarak total dari titik awal

Sewu Kupat	: Salah satu tradisi di Kabupaten Kudus yang artinya seribu kupat
Tanah bengkok	: Tanah milik desa biasanya digunakan untuk menggaji para Kepala Desa
<i>Ticketing</i>	: Suatu sistem yang sudah menggunakan tiket untuk mempermudah dan memperlancar suatu kegiatan.
<i>Tonase</i>	: Daya angkut yang dinyatakan dalam satuan ton
Transportasi modern	: Transportasi dengan menggunakan teknologi mesin
Transportasi online	: Transportasi umum dengan menggunakan suatu aplikasi. Biasanya driver akan menjemput dan mengantarkan penumpang sesuai lokasi yang tertera di aplikasi.
Transportasi tradisional	: Transportasi yang menggunakan tenaga manusia maupun hewan
Trayek	: Jarak perjalanan yang ditempuh
<i>Unbankable</i>	: Nasabah yang tidak memenuhi poin yang disyaratkan oleh pihak bank
Wisatawan	: Orang-orang yang melakukan perjalanan dengan tujuan untuk berwisata

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 Peta Jalan di Kabupaten Kudus	37
2.2 Peta Ruas Jalan Kabupaten Kudus	49
2.3 Peta Lokasi Jalan Lingkar Utara Kabupaten Kudus	50
2.4 Lahan pembangunan jalan lingkar utara ruas Mijen – Klumpit	51
2.5 Tahap pengurangan pada pembangunan ruas Mijen – Klumpit	52
2.6 Pembangunan Jembatan Kali Kemudi pada ruas jalan Kali Kemudi	53
3.1 Angkutan di Kabupaten Kudus	70
3.2 Angkutan dengan Jalur Trayek Terminal Jati sampai Colo	71
3.3 Kondisi Terminal Wisata Bakalan Krapyak Setelah Di Renovasi.	85
3.4 Kartu Tanda Anggota Federasi Serikat Transport Indonesia	87
4.1 Banyaknya Usaha Industri Di Kabupaten Kudus Tahun 1989-1993	96
4.2 Kondisi Swalayan ADA Kabupaten Kudus	113
4.3 Kondisi Mall Ramayana Kabupaten Kudus	113
4.5 Kondisi Pasar Kliwon Kabupaten Kudus	116
4.6 Kondisi Pasar Bitingan Kabupaten Kudus	116

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
2.1 Banyaknya Industri Perusahaan Besar atau Sedang menurut Jenis Industri Serta Jumlah Tenaga Kerja di Kabupaten Kudus Tahun 1994	31
2.2 Banyaknya Pekerja Pada Perusahaan Dirinci Menurut Pendidikan Di Kabupaten Dati II Kudus Tahun 1994-1997	32
2.3 Panjang Jalan Kabupaten dan Provinsi di Kabupaten Kudus dirinci Menurut Jenis dan Kondisi Tahun 1982-1986 (Km)	38
2.4 Prosentase Keadaan Jalan di Kabupaten Kudus Dirinci Menurut Jenis Permukaan dan Kondisi Pada Tahun 1985-1989 (%)	39
2.5 Panjang Jalan Di Kabupaten Dati II Kudus Pada Tahun 1986-1990 (Km)	41
2.6 Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan (Aspal) di Kabupaten Kudus dari Tahun 1991-1993 (Km)	42
2.7 Kondisi Jalan Di Kabupaten Kudus Tahun 1990-1994 (%)	43
2.8 Panjang Jalan Kabupaten dirinci Menurut Kecamatan dan Kondisi di Kabupaten Kudus Tahun 1992 (Km)	44
2.9 Jumlah Panjang Jalan Kabupaten Dirinci Menurut Jenis Permukaan di Kabupaten Kudus Tahun 1994-1999 (Km)	47
3.1 Jumlah Kendaraan Bermotor dan Tidak bermotor yang Dioperasikan Di Wilayah Kabupaten Kudus Tahun 1990-1993	62

3.2	Banyaknya Kendaraan Tidak Bermotor Dirinci Menurut Jenis Kendaraan di Kabupaten Kudus Tahun 1994-1999 (Unit)	65
3.3	Banyaknya Kendaraan Bermotor Wajib Uji di Kabupaten Kudus Tahun 1994-1999 (Unit)	67
3.4	Banyaknya Kendaraan Bermotor Di Kabupaten Kudus Tahun 2011-2015 (Unit)	73
3.5	Banyaknya Kendaraan Bermotor Di Kecamatan Kota Tahun 2011-2015 (Unit)	75
3.6	Perusahaan Otobus di Kabupaten Kudus Tahun 1988-1994	77
4.1	Banyaknya Perusahaan Industri Besar/sedang Di Kabupaten Dati II Kudus , Banyaknya Pekerja & Banyaknya Upah yang Dibayarkan Per Tahun Pada 1990	94
4.2	Jumlah Perusahaan Besar Dan Sedang Non Kretek di Kabupaten Kudus Tahun 1986-1993	95
4.3	Jumlah Perusahaan Besar dan Sedang Industri Kretek di Kabupaten Kudus Tahun 1994-1999	97
4.4	Banyaknya Perusahaan Besar dan Menengah di Kabupaten Kudus Tahun 2015	104
4.5	Jumlah Sepeda Motor di Kabupaten Kudus Tahun 2006-2011	120

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
A Harian Kompas Tahun 1997 tentang Proyek Jalan Lingkar Kudus Tanpa Ganti Rugi	48
B SK Menteri PUPR No. 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri (JAP) & Jalan Kolektor –I (JKP-I)	54
C Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah No. 620/12/2010 tentang Penetapan Status Ruas-Ruas Jalan Sebagai Jalan Arteri, Jalan Kolektor 1, Jalan Kolektor 2, dan Jalan Kolektor 3 di Wilayah Provinsi Jawa Tengah	55
D Surat Keputusan Bupati Kudus No. 620/152/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan Kabupaten	55

ABSTRAK

Skripsi ini memaparkan kajian sejarah dengan judul “Jalan Raya dan Perkembangan Moda Transportasi di Kabupaten Kudus Tahun 1994-2015”. Permasalahan yang terdapat dalam skripsi ini terbagi menjadi dua yaitu sebagai berikut: Pertama, hubungan antara jalan raya dan perkembangan sistem transportasi di Kabupaten Kudus dari tahun 1994-2015. Kedua, dampak ekonomi yang ditimbulkan dari perkembangan jalan raya dan moda transportasi bagi masyarakat Kabupaten Kudus.

Penelitian ini menggunakan metode sejarah kritis dengan mencakup empat langkah yaitu *heuristik* atau pengumpulan sumber, kemudian kritik sumber yang terbagi menjadi dua yaitu kritik intern dan kritik ekstern untuk mengetahui kredibilitas dan ontentisitas sumber, interpretasi fakta dengan mengaitkan fakta yang satu dan lainnya, serta yang terakhir yaitu *historiografi* atau penulisan kembali peristiwa sejarah secara deskriptif analitis. Skripsi ini menggunakan pendekatan sejarah ekonomi. Selain menggunakan lingkup keilmuan sejarah ekonomi, penelitian ini juga menggunakan konsep ilmu-ilmu sosial seperti sosiologi dan antropologi.

Kabupaten Kudus sebagai kota industri setiap harinya dilalui oleh truk-truk bertonase besar yang mengangkut hasil produksi pabrik untuk didistribusikan ke berbagai daerah lain. Hal ini tentu membuat kabupaten ini ramai akan lalu lintasnya, terlebih dibagian kota. Pemerintah kemudian membangun jalan lingkar yang ditujukan untuk mengurangi kemacetan yang ada di dalam kota. Kemacetan tidak hanya disebabkan oleh truk-truk bertonase basar namun juga pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi yang terus meningkat setiap tahunnya. Banyaknya masyarakat yang sudah beralih menggunakan kendaraan pribadi membuat transportasi umum kehilangan penumpangnya. 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.

ABSTRACT

This thesis describes the study of history with the title "Highway and Development of Modes of Transportation in Kudus Regency 1994-2015". The problems contained in this thesis are divided into two, namely as follows: First, the relationship between the road and the development of the transportation system in Kudus Regency from 1994-2015. Second, the economic impact of the development of roads and modes of transportation for the people of Kudus Regency.

This study uses a critical historical method that includes four steps, namely heuristic or source collection, then source criticism which is divided into two, namely internal criticism and external criticism to find out the credibility and ontenticity of the source, interpretation of facts by relating the facts to one another historiography or rewriting of historical events in a descriptive analytical manner. This thesis uses an approach to economic history. In addition to using the scientific scope of economic history, this study also uses the concepts of social sciences such as sociology and anthropology.

Kudus Regency, as an industrial city, is traversed every day by large tonnage trucks that transport factory produce to be distributed to various other regions. This certainly makes the district crowded with traffic, especially in the city. The government then built a ring road aimed at reducing congestion in the city. Congestion is not only caused by heavy tonnage trucks but also the growth of private vehicle ownership which continues to increase every year. The large number of people who have switched to using private vehicles has made public transportation lose its passengers. Construction and repair of highways has a very good economic impact on the surrounding community. Many people then depend their lives on selling along the highway.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang dan Permasalahan

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 rakyatnya. Salah satu cara agar perekonomian rakyatnya bisa maju yaitu berkembangnya industri-industri baik itu rumahan maupun yang telah menjadi pabrik besar. 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 produk yang dihasilkan. Perkembangan transportasi di Indonesia akhir-akhir ini sangat pesat bahkan tidak jarang terjadi keriuhan. Hal ini disebabkan karena maraknya transportasi online yang mulai merebak diberbagai kota besar yang ada di Indonesia. Bisa dikatakan pengemudi angkutan mengalami *cultural shocked* yang awal mulanya mereka hanya mengikuti jalur-jalur trayek yang ditentukan oleh pemerintah, sekarang dengan adanya kehadiran transportasi online yang bebas tanpa harus terikat oleh jalur trayek menyebabkan para pengemudi angkutan merasa dirugikan. Tidak hanya keriuhan antar pengemudi transportasi yang menjadi permasalahan transportasi saat ini, namun juga semakin padatnya arus lalu lintas diberbagai kota besar yang kini mulai menyerang ke kota-kota industri lainnya. Kepadatan lalu lintas ini dikarenakan banyaknya masyarakat Indonesia yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum. Selain itu ditambah dengan adanya “mobil murah” yang mulai memasuki Indonesia semakin memperparah kemacetan arus lalu lintas. Transportasi tidak hanya berpengaruh terhadap satu

bidang saja tetapi juga bisa mempengaruhi bidang lainnya, seperti dalam bidang industri.¹

Dalam kegiatan industri memerlukan proses alur distribusi barang. Bagian ini menjadi proses terpenting dalam sebuah industri untuk menyalurkan barang dari tangan produsen ke konsumen. 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 banyak lagi perusahaan lain yang tentunya telah terbentuk sistem lalu lintas perdagangannya sejak beberapa puluh tahun yang lalu. Proses distribusi barang di Kabupaten Kudus harus didukung dengan sistem transportasi dan jalan raya yang memadai.²

Sistem transportasi dan jalan raya menjadi perhatian pemerintah Indonesia selama Pelita VI. Pemerintah Indonesia ternyata lebih fokus pada peningkatan dan pemeliharaan jalan dengan prioritas utama jalan nasional dan jalan propinsi. Kabupaten Kudus yang secara geografis dilalui oleh jalan nasional dan jalan propinsi tidak terlepas dari perhatian pemerintah. Menurut Robert J. Kodoatie, jika dilihat selama Pelita IV terjadi perubahan pada jalan nasional di seluruh Indonesia yang berkondisi baik dan sedang dari 85% menjadi 86%, jalan propinsi dari 57% menjadi 69%, tetapi jalan kabupaten justru menurun dari 46% menjadi 41%, secara keseluruhan yang berkondisi baik masih kurang dari 50%.³ 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 hasil industri kretek yang 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

¹Wawancara dengan Sudarwanto, 1 Agustus 2017. Ia adalah Kepala Seksi Angkutan Jalan Dishub Kudus.

²Wawancara dengan Bambang, 30 Januari 2018. Ia adalah Kepala Dinas Perindustrian, Koperasi dan Usaha Mikro Kecil dan Menengah Kabupaten Kudus.

³Robert J. Kodoatie, *Pengantar Manajemen Infrastruktur* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005), hlm. 67.

sama lain sehingga kota-kota disekitar kota pelabuhan cukup ramai arus lalu lintasnya. Kabupaten Kudus yang letaknya cukup dekat dengan kota pelabuhan yaitu Pelabuhan Tanjung Mas Semarang setiap harinya ramai dilalui oleh kendaraan bertonase berat. Ramai nya arus lalu lintas di Kabupaten Kudus tidak hanya dikarenakan dekat dengan kota pelabuhan namun juga dilalui oleh jalan nasional dan jalan propinsi sehingga semakin menambah keramaian di jalan-jalan kabupaten ini. Pemerintah Kabupaten Kudus begitu memperhatikan 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 sekali angkutan-angkutan yang mulai menetapkan jalur trayek mereka masing-masing. Sebanyak 22 trayek angkudes di Kudus telah ada bahkan sejak 1994 sudah ada jalur trayek tersebut. Pertumbuhan transportasi di Kudus terbilang cukup pesat, jika dilihat pada tahun 1994 saja sudah banyak angkudes yang mempunyai jalur trayeknya masing-masing.

Jalur-jalur trayek di Kabupaten Kudus yang menghubungkan antara kota dengan desa ternyata menimbulkan kepadatan arus lalu lintas disetiap jalur trayek sehingga pemerintah harus mencari solusinya. Salah satu solusi pemerintah adalah dengan membuat jalan arteri. Jalan arteri yang akhir-akhir ini sering kita dengar, oleh masyarakat umum sering disebut sebagai jalan pintas tanpa harus memasuki sebuah kota tertentu agar mempercepat sebuah perjalanan. Jalan arteri itu sendiri memiliki pengertian yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan cirri perjalanan jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk

dibatasi secara efisien.⁴ Jalan arteri Kudus ini mulai ada tahun 1997, dibangun karena mulai banyaknya transportasi umum yang melewati Kota Kudus.

Akhir tahun 2015 jumlah pengusaha transportasi semakin menurun di Kabupaten Kudus. Hal ini dikarenakan sudah mulai banyaknya kendaraan yang mulai meningkat di Kabupaten Kudus. Dengan adanya beberapa pengusaha yang mengalami kebangkrutan maka penulis ingin mencari tahu seberapa signifikan perubahan yang muncul karena hal ini, apa saja hal-hal yang melatar belakangi kebangkrutan pengusaha angkutan tersebut.

Menyadari bahwa Kabupaten Kudus merupakan kota industri, pastilah pertumbuhan dan perkembangan transportasi serta jalan raya jauh lebih maju dibanding kota lainnya yang bukan merupakan kota industri. Selain itu letak kota Kudus yang dilalui langsung oleh jalan nasional serta Jalur Pantura Jawa juga menjadikan alasan bagi penulis untuk mengangkat judul ini.

Penulis akan mendeskripsikan akar historis perubahan jalan raya dan sistem transportasi di Kabupaten Kudus. Selain itu juga akan dibahas mengenai dampak ekonomi dari perubahan jalan raya dan sistem transportasi dari tahun 1994-2015 di Kabupaten Kudus. Adapun pertanyaan penelitian yang akan dibahas dalam skripsi ini antara lain adalah:

1. Bagaimana hubungan antara jalan raya dan perkembangan sistem transportasi di Kabupaten Kudus dari tahun 1994-2015?
2. Bagaimana dampak ekonomi yang ditimbulkan dari perkembangan jalan raya dan moda transportasi bagi masyarakat di Kabupaten Kudus?

⁴Sakti adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hlm. 34.

B. Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian sangat diperlukan untuk mengetahui mulai tahun berapa penulis akan memulai penelitiannya. Dalam ruang lingkup penelitian sejarah terdapat 3 bagian yang terdiri dari spasial, temporal, dan keilmuan.

Periode penelitian yang penulis ambil dalam skripsi ini antara tahun 1994-2015. Temporal penelitian ini dimulai dari tahun 1994, karena pada tahun ini merupakan masa awal Pelita ke VI yang juga merupakan Repelita terakhir pemerintahan Soeharto. Pemerintahan Soeharto sudah memulai pembangunan terhadap jalan raya sejak Pelita ke II. Dari Pelita VI ini kita bisa mengetahui tingkat pembangunan yang dilakukan Soeharto sejak Pelita II sampai Pelita VI. Langkah konkrit dari kebijakan pemerintahan Soeharto tersebut ditandai dengan adanya pembangunan di Kabupaten Kudus seperti jembatan, jalan-jalan yang diaspal serta perkembangan jalur trayek angkutan yang menghubungkan kota dengan pedesaan. Selain itu adanya pembangunan jalan lingkar tenggara dalam kurun waktu Pelita VI ini bertujuan untuk mengurai kemacetan didalam kota yang disebabkan mulai maraknya kendaraan bermotor serta angkutan yang menjadi mobilitas masyarakat Kudus waktu itu. Pembangunan jalan raya terus dilakukan untuk mengurangi kepadatan di dalam kota.

Batasan akhir temporal penelitian ini yaitu tahun 2015. Tahun 2015 merupakan batasan akhir temporal skripsi ini dikarenakan trayek-trayek yang dulunya padat sekarang menjadi sepi penumpang. Sepinya penumpang terjadi akibat mulai merembaknya kepemilikan kendaraan pribadi serta kondisi angkutan yang *overload* namun sepi penumpang. Pemerintah Kabupaten Kudus juga mulai melakukan peremajaan angkutan. Angkutan yang umurnya melebihi batasan yang telah ditentukan tidak boleh beroperasi dan harus diganti dengan angkutan yang baru.

Ruang lingkup spasial dari penelitian ini yaitu lingkup lokal Kabupaten Kudus, karena kabupaten ini sangat strategis dan berbeda dengan kabupaten lainnya. Kabupaten Kudus dilalui langsung oleh Jalur Pantura atau jalan nasional, serta merupakan kota industri penghasil kretek terbesar di Jawa Tengah.

Ruang lingkup keilmuan penelitian ini yaitu sejarah ekonomi dengan fokus kajian terhadap bidang transportasi dan dampaknya terhadap aspek-aspek ekonomi yang berkaitan dengan sistem transportasi yang ada di Kabupaten Kudus. Fokus kajian ini dapat dilihat dari seberapa besar pengaruh transportasi bagi perekonomian masyarakat di Kabupaten Kudus dan mobilitas masyarakat yang ada di daerah-daerah penyangga.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu pertama untuk mengetahui perubahan jalan raya Kabupaten Kudus dari sebelum adanya jalan arteri atau jalan lingkar sampai adanya jalan tersebut serta dampak apa yang ditimbulkan dari pembangunan jalan tersebut. Kedua, akan menjelaskan mengenai perkembangan moda transportasi di Kabupaten Kudus dari transportasi tradisional hingga kemudian beralih menggunakan transportasi modern serta bagaimana transportasi modern mulai memasuki Kabupaten Kudus kemudian berkembang dan akhir-akhir ini mulai tersisihkan. Ketiga, untuk menjelaskan dampak ekonomi dari adanya perkembangan jalan raya dan moda transportasi di Kabupaten Kudus.

D. Tinjauan Pustaka

Sejauh yang penulis ketahui belum pernah ada studi yang meneliti mengenai hubungan jalan raya dan moda transportasi di Kudus dari tahun 1994-2015. Oleh karena itu penulis menggunakan beberapa pustaka yang dipandang relevan untuk dijadikan pembandingan.

Pustaka pertama berjudul *Studi Sistem Transportasi Kota Kudus* ditulis oleh Bappeda Tingkat I Jawa Tengah dan Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Pustaka ini berisi sistem transportasi kota tahun 1987/1988 di Kota Kudus. Kota Kudus memiliki fungsi sebagai Ibu Kota Kabupaten Kudus, pusat pembangunan wilayah III, pusat pelayanan sosial, pusat konsentrasi pemukiman, kota pengumpul (kolektor) dan kota penyebar (distributor) kegiatan perdagangan lokal kota dan regional, kota industri, dan pusat pengembangan budaya dan wisata daerah Pantai Utara bagian timur seperti Demak, Kudus, Jepara, dan Rembang.

Banyaknya fungsi dari Kota Kudus maka beban dan tanggung jawab yang dimiliki semakin besar yaitu untuk mempengaruhi perkembangan baik secara lokal maupun regional Kabupaten Dati II Kudus. Kedudukan Kota Kudus sangat strategis serta sebagai pusat distribusi dan penerima ke kota-kota dan dari kota-kota di sekitarnya. Selain itu kedudukan Kota Kudus di regional Jawa Tengah yaitu sebagai kota pendistribusi dan penerima arus.

Wilayah Kota Kudus setiap harinya dilalui oleh beraneka ragam transportasi. Transportasi yang melewati jalan lokal tahun 1987/1988 antara lain kendaraan ringan dan kendaraan tidak bermotor. Sedangkan saat itu truk-truk milik pabrik yang letaknya berada di utara kota seperti pabrik Rokok Sukun dan Pemintalan di Besito dan Gebog, serta gudang tembakau milik PT. Nojorono di Bae masih melewati jaringan jalan lokal karena belum adanya jalan alternatif lain. Kondisi lalu lintas saat itu belum terlalu padat sehingga truk-truk tersebut masih bisa melewati jalan lokal. Selain itu kepemilikan kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil saat itu belum banyak di Kota Kudus. Sarana transportasi bermotor lain yang digunakan masyarakat yaitu angkutan dan bus. Angkutan dan bus pada saat itu masih banyak digunakan masyarakat Kota Kudus.

Keterkaitan pustaka tersebut dengan skripsi ini yaitu terletak pada sistem transportasinya. Meskipun sistem transportasi yang dibahas dalam pustaka tersebut hanya terbatas pada wilayah kota saja. Pada tahun 1987/1988 pemerintah setempat belum mempunyai jalur alternatif lainnya sehingga truk-truk milik pabrik yang berada di utara kota masih melewati jalan lokal. Jalur alternatif baru dibangun pada periode skripsi ini. Dibangunnya jalan tersebut bertujuan untuk mengurai kemacetan di dalam kota. Kemacetan lalu lintas tidak hanya terjadi di dalam kota saja namun juga diberbagai titik lain di Kabupaten Kudus. Terlebih kemacetan terjadi di sekitar kawasan industri yang terletak diluar wilayah kota. Kemacetan biasanya terjadi pada jam-jam sibuk seperti pagi dan sore. Jam-jam tersebut banyak buruh pabrik yang berangkat dan pulang dari pabrik serta angkutan yang ngetem disekitar pabrik semakin membuat lalu lintas menjadi padat. Kepadatan lalu lintas di Kabupaten Kudus semakin diperparah ketika kepemilikan kendaraan pribadi semakin merebak. Maraknya kepemilikan

kendaraan pribadi ini kemudian berdampak pada menurunnya jumlah penumpang transportasi umum. Sehingga banyak para sopir transportasi umum yang mengeluhkan menurunnya jumlah penumpang dan pendapatan mereka.

Pustaka kedua merupakan sebuah buku yang berjudul *Pengantar Manajemen Infrastruktur* yang ditulis oleh Robert J. Kodoatie, buku ini berisi mengenai manajemen infrastruktur dan rekayasanya. Banyak sekali keterkaitan buku ini dengan penelitian skripsi ini terlebih bagi orang awam yang belum begitu mengetahui secara teori bagaimana pembangunan infrastruktur di sebuah negara dapat terselenggara dengan baik. Selain itu buku ini juga menjelaskan mengenai bagaimana sistem infrastruktur tersebut dapat berjalan dengan lancar. Sistem infrastruktur itu sendiri juga disebut prasarana dan sarana merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia. Disamping itu buku ini juga banyak menyinggung mengenai pembangunan jalan raya pada masa pemerintahan Soeharto. Tidak hanya kelebihan saja yang disinggung tetapi juga kekurangannya pun dikritisi. Pada tahun 1997 sampai tahun 1998 terjadi peningkatan yang cukup signifikan terhadap jalan yang ada di Indonesia, namun peningkatan jalan tersebut hanya terjadi pada jalan kabupaten. Peningkatan tersebut sebesar 28,8% dan umumnya diakibatkan karena pengalihan status jalan desa dan jalan transmigrasi.

Dana alokasi untuk penanganan jalan memberikan dampak terhadap penanganan jalan. Jika dibandingkan antara Tahun Anggaran 1998/1999 dengan Tahun Anggaran 1994/1995 kemampuan untuk penganggaran pembinaan jalan hanya sebesar 49,00% yaitu hanya sebesar Rp. 1,82 triliun dari Rp. 3,71 triliun. Prof. Dr. Ir. Bambang Bintoro pada pertemuan awal komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur saat itu mengingatkan bahwa asset-aset sektor infrastruktur sudah sangat kurang pemeliharaannya. Dicontohkan peningkatan kerusakan jalan terjadi pada tahun 1994/1995 dari 110.000 km menjadi 160.000 km pada tahun 2000. Untuk mengembalikan kondisi jalan diperlukan anggaran ± Rp. 5,50 triliun, namun dikarenakan keterbatasan dana yang ada hanya tersedia Rp. 2,70 triliun atau setengah dari anggaran yang ditetapkan. Keterbatasan dana

dari pusat untuk pembinaan jalan juga memberikan dampak bagi jalan nasional, jalan provinsi yang ada di Kabupaten Kudus. Kondisi jalan raya di Indonesia menjadi sangat penting karena rata-rata masih bertumpu pada transportasi darat. Transportasi darat di Indonesia juga lebih banyak menggunakan transportasi jalan dibanding transportasi kereta rel. Sehingga kondisi transportasi jalan menjadi fokus utama bagi pemerintah untuk terus melakukan perbaikan.

Kabupaten Kudus cukup terkenal sebagai kota industri yang banyak menghasilkan rokok kretek. Dalam dunia industri proses distribusi menjadi hal yang paling penting karena untuk menyalurkan hasil produksi sampai ke tangan konsumen. Proses pengangkutan di Kabupaten Kudus bisa dikatakan 90% menggunakan transportasi jalan. Hal itu terbukti dengan banyaknya truk bertonase besar yang keluar masuk pabrik di wilayah Kabupaten Kudus. Dengan keadaan tersebut maka pemerintah Kabupaten Kudus memberikan perhatian lebih dalam perbaikan serta pembangunan jalan di wilayahnya. Namun kondisi jalan nasional di Kabupaten Kudus sempat tidak mengalami perkembangan. Pada tahun 1994 sampai tahun 1999 kondisi jalan nasional di Kabupaten Kudus hanya mampu berada pada angka yang sama. Kondisi ini dikarenakan keterbatasan dana dari pusat sehingga tidak mengalami perkembangan yang cukup berarti. Disisi lain pustaka tersebut juga menampilkan data-data yang menunjukkan pertumbuhan pembangunan infrastruktur pada masa pemerintahan Soeharto yang cukup kredibel. Dalam pustaka ini hanya membahas secara umum mengenai pembangunan infrastruktur di Indonesia, hal itulah yang membedakan pustaka tersebut dengan skripsi ini.

Pustaka ketiga yaitu *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan* yang ditulis oleh Muchtarudin Siregar. Isi pustaka ini memuat pertumbuhan kendaraan dan pembangunan jalan pada tahun 1972-1978 di Indonesia menjadi fokus utama dalam pustaka ini. Jumlah kendaraan bermotor dari tahun 1972 sampai 1975 terus mengalami peningkatan baik itu kendaraan penumpang, bis, truk, dan sepeda motor. Peningkatan yang cukup pesat dialami oleh kendaraan sepeda motor. Pada tahun 1977 jumlah sepeda motor di Indonesia sudah mencapai angka 1. 257. 996. Pertumbuhan yang begitu cepat menimbulkan

permasalahan dalam pengaturan sistem lalu lintas terlebih di kota-kota yang jalannya sudah cukup padat. Permasalahan tidak hanya disebabkan oleh sepeda motor namun juga angkutan umum. Hal ini diakibatkan karena pembangunan kota jauh lebih lambat dari pertumbuhan kota sehingga berdampak pada bidang transportasi yang cukup menonjol. Masalah angkutan timbul dari puncak permintaan yang tidak terpenuhi sehingga menyebabkan kepadatan lalu lintas. Lalu lintas yang semakin padat harus diimbangi dengan peningkatan kondisi jalan. Menurut Muchtarudin, pembangunan jalan baru di kota yang cukup padat merupakan suatu keharusan karena tidak bisa jika tetap dipertahankan dengan jaringan jalan yang ada. Perlu adanya lintasan baru serta jalan-jalan yang sudah lama ada harus diperlebar dan ditingkatkan kemampuannya.

Keterkaitan pustaka tersebut dengan skripsi ini terletak pada permasalahan yang dikaji. Kabupaten Kudus merupakan kota industri dengan laju pertumbuhan yang lebih cepat dibanding wilayah disekitarnya. Pertumbuhan yang cepat ini belum diimbangi dengan pembangunan kota yang baik. Seperti masalah angkutan yang terjadi karena banyaknya permintaan terhadap angkutan namun biasanya angkutan menyebabkan kemacetan di titik tertentu dan jam-jam sibuk. Pengguna transportasi angkutan kemudian lebih memilih untuk memiliki kendaraan pribadi daripada harus menggunakan angkutan yang terkadang lama untuk menunggu, harus ngetem, dan waktu yang lebih lama untuk sampai ke tujuan. Selain itu trayek angkutan tidak menjangkau wilayah di Kabupaten Kudus. Kepemilikan terhadap kendaraan pribadi terus meningkat di kabupaten ini. Akibatnya pertumbuhan sepeda motor berpengaruh terhadap penurunan jumlah penumpang angkutan di Kabupaten Kudus. Peningkatan kendaraan bermotor menjadi problematika tersendiri dan menyebabkan lalu lintas di berbagai titik menjadi padat. Kepadatan lalu lintas harus diimbangi dengan pembangunan jalan raya serta peningkatan kondisi jalan. Pemerintah Kabupaten Kudus terus melakukan pembangunan serta peningkatan terhadap kondisi jalan setiap tahunnya untuk memperlancar arus lalu lintas.

Pustaka keempat yaitu disertasi yang ditulis oleh Endah Sri Hartatik yang berjudul “Dari Jalan Pesisir Menjadi Jalan Raya Pantura (Sejarah Jalan Raya di

Pantai Utara Jawa Tengah Abad XX)”. Disertasi ini membahas mengenai sejarah jalan raya di Pantai Utara Jawa pada abad ke-20. Di dalamnya banyak membahas mengenai perkembangan jalan raya pantura abad ke-20. Ada banyak hal yang diulas dalam disertasi ini, termasuk dampak ekonomi dari jalan raya.

Pustaka ini dirasa sangat relevan dengan skripsi ini untuk memberikan wawasan mengenai kehidupan di jalan raya pantura. Lokasi penelitian yang akan dilakukan penulis juga berada di jalan raya pantura Jawa yaitu Kabupaten Kudus. Jalan raya pantura Jawa Tengah sudah ada jauh sebelum kedatangan VOC tepatnya pada masa Kerajaan Mataram. Baru ketika kedatangan VOC mengalami perbaikan dan pembangunan yang terjadi pada masa Pemerintahan Gubernur Jendral Herman Daendels. Jalan raya pos Daendels ini tidak benar-benar membangun jalan yang baru namun mayoritas menggunakan jalan-jalan yang telah ada sebelumnya. Pada masa Orde Baru jalan raya telah dirinci berdasarkan tingkat pemerintah yang berwenang mengembangkan serta memeliharanya. Seperti jalan yang termasuk dalam kewenangan pemerintah pusat disebut sebagai jalan nasional. Jalan nasional dengan permukaan yang baik akan mempermudah dalam pendistribusian barang, orang, dan jasa. Jalan nasional kemudian terbagi dalam jalan provinsi, jalan kabupaten dan kota yang kemudian menimbulkan jaringan ekonomi dan sosial di wilayah-wilayah yang dilewati. Seperti jaringan di wilayah Provinsi Jawa Tengah yaitu Semarang, Kudus, Pekalongan, dan Surakarta merupakan pengembang industry baik berskala nasional maupun lokal misalnya, jamu, kretek, batik, kuliner dan sebagainya. Kota-kota tersebut tentu membutuhkan tenaga kerja yang berasal dari wilayah disekitarnya seperti Demak, Rembang, Pemalang, Kendal, dan lain lain.

Keterkaitan pustaka tersebut dengan skripsi ini yaitu Kabupaten Kudus termasuk wilayah yang dilalui oleh jalan raya Pantai Utara Jawa Tengah. Kabupaten Kudus merupakan salah satu kabupaten yang dilalui oleh jalan raya Pantura, oleh karenanya kondisi jalan raya harus dalam keadaan baik. Terlebih kondisi jalan negara harus lebih baik karena menjadi jalan utama ketika melewati wilayah Kabupaten Kudus. Kondisi lalu lintas di Kabupaten Kudus sangat padat karena setiap harinya karena dilalui oleh truk-truk pengangkut hasil pabrik, serta

menjadi salah satu wilayah yang dilalui oleh jalan pantura. Pemerintah Kabupaten Kudus kemudian membuat jalan alternatif berupa jalan lingkar yang berfungsi untuk memecah kemacetan seperti mengalihkan truk-truk pengangkut hasil pabrik yang lokasi pabriknya berada di luar wilayah kota dengan menggunakan jalan lingkar. Selain itu juga untuk mengalihkan pengguna jalan dari luar kota yang akan melewati kabupaten ini tanpa memasuki wilayah kota. Pembangunan jalan lingkar ini cukup efektif untuk memecah kepadatan lalu lintas di dalam kota serta memberikan dampak ekonomi yang bagus untuk masyarakat disekitar jalan pantura.

E. Kerangka Pemikiran

Skripsi ini merupakan studi mengenai hubungan Jalan Raya dan Perkembangan Moda Transportasi di Kabupaten Kudus dari tahun 1994-2015. Jalan raya memiliki makna yang telah diperoleh melalui beberapa referensi. Pengertian “jalan” dalam skripsi ini adalah suatu prasarana untuk lalu lintas orang maupun kendaraan.⁵ Sementara dalam Peraturan Daerah Kabupaten Kudus Nomor 16 Tahun 2012, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada dipermukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan airkecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.⁶ Jalan raya pada umumnya di Indonesia terbagi dalam beberapa golongan seperti jalan nasional, jalan propinsi, dan jalan kabupaten. Berdasar Undang-Undang No 38 tahun 2004 Pasal 5, jalan memiliki peran jalan antara lain:

1. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik,

⁵“Jalan”, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (<http://kbbi.web.id/jalan.html>, dikunjungi pada 18 Maret 2019).

⁶Peraturan Daerah Kabupaten Kudus No 16 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kudus Tahun 2012-2032, hlm. 12.

pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

2. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
3. Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.⁷

Pembangunan jalan baru di daerah perkotaan merupakan suatu keharusan karena perkembangan kota yang sangat pesat. Lalu lintas di kota tidak dapat dipertahankan dengan jaringan jalan yang ada. Perlu dibangun lintasan-lintasan baru dan jalan lama harus pula diperlebar dan ditingkatkan kemampuannya sejalan dengan lebih padatnya lalu lintas.⁸ Pembangunan jalan raya tidak hanya di kota-kota besar saja yang harus diperhatikan, namun juga kota-kota disekitarnya yang ramai akan aktivitas industri.

Kabupaten Kudus sebagai kota industri setiap harinya ramai dilalui kendaraan dari dalam dan luar kota. Letaknya yang tidak jauh dari Pelabuhan Tanjung Mas Semarang serta berada di jalur pantura menyebabkan banyak transportasi yang melewati kabupaten ini. Kondisi tersebut semakin ramai dikarenakan adanya beberapa perusahaan besar di Kabupaten Kudus. Setiap harinya kabupaten ini banyak ditemui truk-truk besar bermuatan hasil produksi pabrik yang akan mendistribusikan barang ke seluruh wilayah di Indonesia. Pemerintah Kabupaten Kudus kemudian semakin fokus terhadap pembangunan jalan raya serta pengembangan transportasi dengan harapan kegiatan industri di kabupaten ini dapat berjalan dengan baik dan lancar.

Secara bahasa, perkembangan atau “berkembang” mempunyai arti yaitu menjadi banyak, merata, dan meluas.⁹ Perkembangan merupakan suatu proses dari

⁷Undang-Undang No 38 tahun 2004 Tentang Jalan, hlm. 3.

⁸Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan* (Lembaga penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, ttn) hlm. 86.

⁹“berkembang”, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (<http://kbbi.web.id/berkembang.html>, dikunjungi pada 18 Maret 2019).

yang semula kecil atau sedikit kemudian dengan seiring berjalannya waktu menjadi bertambah baik dari segi kuantitas maupun kualitasnya. Dalam skripsi ini perkembangan berkaitan dengan jenis-jenis transportasi yang terus mengalami perubahan seiring dengan berkembangnya teknologi.

Moda dalam dunia transportasi merupakan jenis-jenis transportasi baik itu transportasi tradisional maupun modern. Makna moda dalam skripsi ini terdapat kesesuaian dengan makna moda yang telah dijelaskan yaitu, bentuk maupun jenis mengenai transportasi.¹⁰ Moda transportasi merupakan jenis-jenis transportasi yang digunakan manusia untuk mempermudah mobilitas mereka. Perkembangan moda transportasi di Indonesia saat ini berkembang cukup pesat, baik itu transportasi pribadi seperti sepeda motor dan mobil maupun transportasi umum seperti Bus Way, MRT (Mass Rapid Transit), serta ojek online maupun driver online. Pesatnya perkembangan moda transportasi saat ini tidak terlepas dari peran transportasi tradisional seperti becak, gerobak sapi, dan sepeda yang sudah lama ada sebelum transportasi modern mulai muncul.

Transportasi merupakan sebuah alat yang digunakan manusia untuk memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain. Istilah transportasi menurut bahasa yaitu aktivitas mengangkut barang menggunakan berbagai jenis kendaraan berdasarkan kemajuan teknologi.¹¹ Sistem transportasi dari waktu ke waktu berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem kegiatan sosial ekonomi manusia. Di lain pihak perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia juga menuntut perubahan dalam sistem transportasi. Perkembangan dan perubahan pada kedua sistem tersebut tentu harus seimbang agar tidak timbul persoalan, seperti hambatan mobilisasi manusia, kemacetan, dan lain sebagainya.¹² Jalan juga menjadi titik terpenting

¹⁰“moda”, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (<http://kbbi.web.id/moda.html>, dikunjungi pada 18 Maret 2019).

¹¹“transportasi”, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (<http://kbbi.web.id/transportasi.html>, dikunjungi pada 18 Maret 2019).

¹²Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi* (Jakarta: Penerbit Erlangga, ttn).

yang harus diperhatikan, karena jika jalan yang akan dilalui oleh masyarakat mengalami gangguan maka akan menimbulkan berbagai permasalahan seperti diatas. Pembangunan jalan raya menjadi sangat penting mengingat bahwa Indonesia saat ini sebagian besar menggunakan transportasi darat dengan menitikberatkan pada transportasi jalan.

Secara sederhana transportasi sebagai sistem mencakup sub sistem prasarana berupa jalur dan simpul tempat pergerakan, sub sistem sebagai sarana berupa kendaraan atau alat pergerakan, dan sub sistem pengendalian atau pengaturan yang memungkinkan pergerakan tersebut efisien, lancar, aman, dan teratur.¹³ Transportasi memegang kendali penting dalam bidang ekonomi sosial dan politik dalam suatu negara. Diberbagai negara maju, transportasi yang digunakan baik untuk mengangkut barang maupun kepentingan pribadi mempunyai pengaruh yang cukup besar. Jika dalam suatu negara tidak terdapat transportasi yang memadai, maka situasi dan kondisi di negara tersebut akan mengalami kekacauan.

Moda transportasi merupakan jenis-jenis transportasi seperti transportasi tradisional maupun transportasi moderen. Perkembangan moda transportasi di Indonesia saat ini berkembang cukup pesat, baik itu transportasi pribadi seperti sepeda motor dan mobil maupun transportasi umum seperti Bus Way, *MRT (Mass Rapid Transit)*, serta ojek online maupun *driver* online. Pesatnya perkembangan moda transportasi saat ini tidak terlepas dari peran transportasi tradisional seperti becak, gerobak sapi, dan sepeda yang sudah lama ada sebelum transportasi modern mulai muncul.

Salah satu moda transportasi modern yang banyak menjadi pilihan masyarakat Kabupaten Kudus yaitu angkutan. Angkutan di Kabupaten Kudus sering disebut Angkota (Angkutan Kota) dan Angkudes (Angkutan Desa). Setiap Angkota dan Angkudes memiliki jalur trayek masing-masing agar tidak menimbulkan perebutan penumpang. Setiap tahunnya Dinas Perhubungan melakukan evaluasi trayek dengan berbagai survei yang dilakukannya. Evaluasi ini dilakukan bukan tanpa alasan, melainkan juga untuk melakukan evaluasi

¹³Kodoatie, *Pengantar Manajemen Infrastruktur*, hlm. 77.

apakah trayek yang ditentukan sudah dapat berjalan dengan semestinya atau seharusnya dilakukan perubahan. Maksud dari kegiatan evaluasi jaringan trayek angkutan di Kabupaten Kudus adalah untuk menciptakan angkutan pedesaan yang baik. Dengan tujuannya adalah mengambil sebuah kebijakan yang dapat menentukan kuota angkutan, mengetahui lingkup pelayanan angkutan pedesaan, mengambil keputusan serta kebijakan untuk merekomendasi kepada pihak-pihak instansi yang terkait untuk meningkatkan kinerja angkutan pedesaan, dan mengetahui efektivitas kinerja angkutan pedesaan dalam memenuhi standar pelayanan minimum angkutan umum yang telah ditentukan.¹⁴

Dari keempat dasar yang telah dijelaskan maka jalan raya dan perkembangan moda transportasi di Kabupaten Kudus merupakan satu kesatuan yang saling berkesinambungan. Jalan raya sebagai prasarana untuk transportasi begitu juga sebaliknya transportasi sebagai sarana untuk jalan raya. Pendapat Sakti dalam buku *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah* mengenai manfaat prasarana jalan dalam perkembangan dan pembangunan yang bersifat multidimensi. Terdapat tiga manfaat utama dari prasarana jalan, yaitu dapat membuka keterisolasian suatu wilayah terpencil yang bahkan awalnya susah untuk dijangkau, membantu meningkatkan kegiatan ekonomi suatu wilayah terlebih jika wilayah tersebut mempunyai potensi ekonomi yang tinggi, serta mempermudah masyarakat untuk mengakses teknologi serta memanfaatkan fasilitas sosial yang ada.¹⁵

Kabupaten Kudus sebagai kota industri menghasilkan barang dan jasa sesuai dengan apa yang dibutuhkan masyarakat. Barang-barang hasil produksi nantinya di distribusikan secara merata kepada masyarakat sehingga membutuhkan kegiatan pelayanan perdagangan dan transportasi. Proses distribusi membutuhkan ketersediaan fasilitas transportasi yang terdiri dari sarana dan prasarana. Prasarana

¹⁴Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika, *Evaluasi Jaringan Trayek Angkutan Kabupaten Kudus* (CV. HRV Planner Consultant, 2015), hlm. 2.

¹⁵Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur*, hlm 80.

seperti jalan raya sangat diperlukan untuk menunjang proses distribusi tersebut.¹⁶ Pembangunan jalan lingkar dirasa sangat memudahkan para pengguna jalan raya dari berbagai daerah. Jalan lingkar dikhususkan bagi truk-truk besar yang akan melakukan proses pendistribusian serta masyarakat yang ingin mempersingkat perjalanannya tanpa memasuki kawasan kota. Disamping itu moda transportasi terus mengalami perkembangan di Kabupaten Kudus. Masyarakat kemudian mulai menyesuaikan dengan transportasi modern yang mulai memasuki wilayah mereka.

F. Metode Penelitian

Metode penulisan yang digunakan penulis sesuai dengan metode sejarah yang bertujuan untuk menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lalu. Adapun tahap tahap metode penelitian tersebut antara lain: heuristik, kritik, interpretasi, serta historiografi.

Skripsi dengan judul “Jalan Raya dan Perkembangan Moda Transportasi di Kabupaten Kudus Tahun 1994-2015” menggunakan berbagai sumber baik primer maupun sekunder yang diperoleh dari beberapa dinas dan lembaga kearsipan serta perpustakaan. Dinas-dinas maupun lembaga tersebut seperti Dinas Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Kudus, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kudus, Dinas Tenaga Kerja, Perindustrian, Koperasi, dan Usaha Kecil dan Menengah Kabupaten Kudus, Satuan Lalu Lintas Polres Kudus, Kantor Pusat Informasi Kompas-Biro Jawa Tengah yang ada di Semarang, Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, Perpustakaan Provinsi Jawa Tengah, Perpustakaan Universitas Diponegoro, Perpustakaan Ilmu Sejarah dan Kearsipan Universitas Diponegoro, Perpustakaan Teknik Universitas Diponegoro. Sumber primer dilakukan juga dengan mewawancari beberapa orang yang bekerja di sekitar Terminal Wisata Bakalan Krapyak dan terminal terminal lainnya.

¹⁶Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur*, hlm 21.

Tahap heuristik merupakan tahap dimana peneliti mulai mengumpulkan sumber yang dianggap relevan untuk dijadikan sumber sejarah. Dalam tahap ini peneliti harus memastikan benar bahwa sumber dari penelitiannya sangat kaya atau melimpah. Heuristik menjadi penentu apakah penelitiannya dapat dilakukan atau tidak, karena bagi seorang sejarawan kekayaan sumber merupakan modal utama untuk melanjutkan penelitiannya. Sumber ini tidak hanya kualitatif saja melainkan juga kuantitatif, terlebih dalam penelitian ini akan banyak sekali angka-angka yang berbicara. Dengan kata lain, sejarah kuantitatif sangat perlu.¹⁷

Penelusuran sumber di Kantor Pusat Informasi Kompas-Biro Jawa Tengah, penulis menemukan sumber primer berupa koran lama yang membahas mengenai pembangunan jalan lingkar tenggara Kudus pada tahun 1997.

Penelusuran sumber di Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, penulis menemukan data mengenai Kabupaten Kudus yang terdapat dalam *Kudus Dalam Angka*. Penulis mendapatkan data *Kudus Dalam Angka* dari tahun 1990 sampai tahun 2015.

Penelusuran sumber di Muria News, penulis menemukan sumber primer berupa koran lama yang didalamnya memuat sarana perhubungan dan terminal di Kabupaten Kudus tahun 2008.

Penelusuran sumber di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Kudus, penulis mendapatkan data mengenai Hasil Perhitungan Tarif Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kudus Tahun 2014-2015, Peraturan Bupati Kudus No. 23 Tahun 2006 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Barang di Kabupaten Kudus, data mengenai Perusahaan Otobus beserta jalur trayek dan jumlah armadanya pada tahun 1988-1994.

Penelusuran sumber di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kudus mendapatkan data mengenai Proposal Jalan Lingkar Utara Kudus, Surat Keputusan Menteri No 631/KPTS/M/2009 tentang Penetapan Jalan Nasional, lampiran Surat Keputusan Bupati Kudus No. 620/152/2015 mengenai jalan Kabupaten di Kabupaten Kudus, Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum

¹⁷Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Tiara Wacana, 2013) hlm. 73.

dan Perumahan Rakyat No. 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri, Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah No. 620/12/2010 tentang Penetapan Status Ruas-Ruas Jalan sebagai Jalan Provinsi dan Peranannya dalam Jaringan Jalan Primer Sebagai Jalan Arteri.

Penelusuran sumber di Bidang Hukum Kabupaten Kudus, penulis mendapatkan Surat Keputusan Presiden No. 61 tahun 1998 tentang lembaga pembiayaan, Surat Keputusan Menteri No. 448/KMK.017/2000 tentang Perusahaan Pembiayaan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Peraturan Daerah Kabupaten Kudus Nomor 16 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang dan Tata Wilayah Kabupaten Kudus Tahun 2012-2032, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelusuran sumber di Satuan Lalu Lintas Polres Kudus, penulis mendapatkan data mengenai kecelakaan dari tahun 2009-2015. Didalamnya terdapat jumlah korban, jumlah kerugian yang ditimbulkan, penyebab kecelakaan, dll.

Sumber primer tidak hanya didapatkan dari sumber tertulis saja namun juga sumber secara lisan yang penulis peroleh dari wawancara dengan orang-orang yang berkompeten dibidangnya. Mereka antara lain: Sudarwanto, Kusnanto, Umi Feriyanti, Bambang Tri Waluyo, Didik Sugiharto, Abripol Alvin, Muzain, Adi, Abu, Heri, Harry, Legiono, dan Sulhadi. Hasil dari wawancara tersebut kemudian penulis bandingkan dengan sumber lainnya sehingga akan menghasilkan data yang objektif. Wawancara dilakukan dengan para informan, baik yang terlibat langsung dalam peristiwa tersebut maupun orang yang menyaksikan peristiwa namun tidak terlibat secara langsung didalamnya.

Sedangkan untuk sumber sekunder, penulis melakukan pencarian berbagai buku terkait permasalahan yang dibahas. Buku-buku yang didapat diantaranya buku karya Marsono dan kawan kawan yang berjudul *Dampak Pariwisata Religi Kawasan Masjid Sunan Kudus terhadap Ekonomi, Lingkungan, dan Sosial Budaya*, diperoleh dari Dinas Tenaga Kerja, Perindustrian, Koperasi, dan Usaha Kecil dan Menengah Kabupaten Kudus. Buku Final Report yang berjudul *Studi*

Sistem Transportasi Kota Kudus, diperoleh dari Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Tingkat I Jawa Tengah. Selain buku-buku tersebut sumber sekunder juga diperoleh melalui Skripsi, Tesis, dan Disertasi yang berkaitan dengan jalan raya dan moda transportasi di Kabupaten Kudus yang didapat dari Perpustakaan Teknik Universitas Diponegoro, dan Perpustakaan Universitas Sebelas Maret.

Kritik sumber dalam penulisan sejarah dibagi menjadi dua yaitu kritik ekstern dan kritik intern. Kritik merupakan usaha dan upaya menyelidiki apakah jejak-jejak yang ditemukan, setelah heuristic ‘benar’ adanya, sah, betul-betul dapat dijadikan bahan penulisan.¹⁸ Diatas dijelaskan bahwa terdapat dua kritik yaitu ekstern dan intern. Keaslian sumber sangat dipertanggungjawabkan dalam penulisan sejarah atau yang biasa kita sebut sebagai kritik ekstern. Sedangkan kritik intern yaitu kepercayaan terhadap sumber yang didapat, apakah sumber itu bisa dipercaya atau tidak. Dalam skripsi ini, penulis menggunakan kritik intern untuk mendapatkan fakta. Beberapa fakta yang didapat dari skripsi ini adalah; pertama, pembangunan jalan yang benar benar baru selama tahun 1994-2015 baru dimulai pada tahun 1996 dan 1997. Kedua, tahun 2015 trayek yang dulunya padat menjadi sepi penumpang. Ketiga, pembangunan jalan raya memberikan dampak ekonomi terhadap masyarakat Kabupaten Kudus.

Tahap interpretasi sumber dilakukan untuk mengetahui kesubjektivitasan seorang sejarawan yang dapat dilihat dari bagaimana sejarawan tersebut memaknai sumber-sumber yang didupakannya. Itulah mengapa seorang sejarawan harus memperlihatkan sumber-sumber yang diperolehnya itu berasal dari mana agar orang lain yang melihat keaslian sumber tersebut bisa mengetahui seberapa besar tingkat kesubjektivitasan sejarawan tersebut.

Tahap yang terakhir adalah historiografi. Pada tahap ini fakta yang sudah melalui tahap interpretasi maka selanjutnya dituangkan dalam tulisan sejarah sesuai dengan kaidah-kaidah yang ada dalam buku pedoman Skripsi Jurusan

¹⁸Abiya Doktor, “*Teknik Pengumpulan Data dalam Sejarah (Historical Research)*”, (<http://?abiyadoktor.com>, dikunjungi pada 14 Desember 2017).

Sejarah. Bagi seorang sejarawan, memperhatikan alur penelitian sangatlah penting untuk mencapai suatu cerita yang kronologis.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab yang didalamnya terdapat Bab I yang memuat latar belakang dan permasalahan, ruang lingkup, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Pada Bab II memuat mengenai perkembangan jalan raya di Kabupaten Kudus. Di dalam bab ini akan terdapat dua sub bab, yang pertama yaitu Kabupaten Kudus dalam gambaran umum. Kedua, jalan raya dan transportasi di Kabupaten Kudus.

Bab III dalam penelitian ini akan membahas mengenai perkembangan moda transportasi di Kudus. Di dalamnya terdapat empat sub bab yang pertama yaitu jalan raya di Kabupaten Kudus tahun 1994-2015. Sub bab kedua mengenai perkembangan transportasi dari tahun 1994-2015. Sub bab ketiga yaitu, jenis transportasi di Kabupaten Kudus. Sub bab keempat, menurunnya tingkat kesejahteraan sopir angkutan

Dalam bab IV akan diuraikan antara lain membahas mengenai jalan raya dan perkembangan ekonomi. Didalamnya terdapat dua sub bab yaitu perkembangan industri di Kabupaten Kudus. Sub bab kedua mengenai pusat-pusat ekonomi.

Bab V akan membahas mengenai kesimpulan dari bab I-IV dan juga akan menjawab berbagai pertanyaan yang telah diajukan dalam latar belakang dan permasalahan diatas.