

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Salah satu bagian dari perencanaan transportasi empat tahap adalah model pemilihan moda transportasi. Pemilihan moda merupakan model penting dalam perencanaan transportasi. Ini disebabkan oleh peran kunci angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi.

Pemilihan moda di dorong oleh aktivitas pergerakan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Dimana dalam melakukan pergerakan aktivitas tersebut masyarakat akan memilih menggunakan cara yang paling efektif dan efisien. Adapun aktivitas tersebut seperti bekerja, sekolah, rekreasi, maupun berinteraksi sosial. Dalam memilih moda, masyarakat bisa memilih menggunakan moda transportasi sesuai dengan keinginan masing-masing baik kendaraan umum ataupun pribadi. Namun pada kenyataannya, tidak seorang pun yang bisa menyangkal bahwa masih banyak yang memilih moda angkutan umum dikarenakan moda angkutan umum menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi.

Permasalahan transportasi yang seringkali terjadi adalah kondisi dari keberadaan kendaraan umum yang kurang memadai baik dilihat dari sisi kualitas dan kuantitas dengan demikian banyak kendaraan umum yang mulai ditinggalkan masyarakat dan beralih untuk menggunakan kendaraan pribadi yang mana dalam faktanya banyak menggunakan ruang jalan. Hal ini menyebabkan permintaan lalu lintas yang melebihi penyediaan ruang jalan sehingga terjadilah kepadatan dan kemacetan lalu lintas yang seringkali menjadi permasalahan dalam tata ruang jalan. Fenomena masalah lalu lintas ini menjadi permasalahan tersendiri bagi semua pengguna jalan. Namun faktanya, hukan pengendara saja yang dirugikan dengan permasalahan tersebut, tetapi masyarakat yang berada di sekitar jalan ataupun pemakai jalan juga sangat di rugikan dari kemacetan yang terjadi di jalanan tersebut dan polusi udara yang ditimbulkan. Dari uraian permasalahan diatas, dapat dikatakan bahwa keberhasilan suatu sistem transportasi yang sedang dijalankan dapat dilihat dari beberapa aspek diantaranya kecepatan, akseibilitas

mobilitas, ekonomi, kenyamanan, dan juga keamanan.

Salah satu angkutan umum yang dapat dipilih masyarakat adalah kereta api. Kereta api adalah angkutan yang digunakan untuk mengangkut penumpang maupun barang. Kereta api mempunyai beberapa keunggulan seperti, mengatasi kemacetan di jalan, hemat penggunaan ruang, waktu tempuh lebih singkat, tingkat keselamatan yang lebih tinggi dibanding moda lainnya, tidak ada kemacetan, hemat energi, ramah lingkungan, mampu mengangkut masyarakat dalam jumlah banyak. Dilihat dari sisi kapasitas, moda kereta api memang dinilai lebih efisien dibandingkan moda kendaraan pribadi atau bus, dalam hal ini kereta api memiliki keunggulan untuk memindahkan penumpang serta barang dengan kapasitas yang lebih banyak dibanding moda kendaraan pribadi. Akan tetapi, jika dilihat dari segi mobilitas moda, kendaraan pribadi dan bus memiliki tingkat fleksibel yang lebih tinggi dibanding kereta api karena tidak ada batasan jadwal maupun jalan bebas bergerak kemana saja (Simanjuntak, 2014).

Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang, merilis hasil Sensus Penduduk yang dilaksanakan pada tahun 2020 (SP2020). Pada bulan September tahun 2020 jumlah penduduk Kota Malang sebanyak 843.810 jiwa. Penambahan jumlah penduduk kota Malang sejak tahun 2010 yaitu sebesar 23.567 jiwa. (Timur, 2021). Jumlah penduduk ini termasuk jumlah yang besar, mengingat luas wilayah hanya 110,06 km², hal ini menyebabkan Malang menjadi kota dengan jumlah penduduk terpadat kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Salah satu dampak yang timbul karena adanya kepadatan penduduk adalah kebutuhan sarana jalan. Sarana jalan yang ada di Malang tercatat sepanjang 221,29 km pada 2017. Berdasarkan jumlah tersebut, jika dihitung rasio jalan dibanding dengan jumlah penduduk berada pada angka 713, dalam artian setiap 1 km jalan di Kota Malang melayani 713 penduduk. Dari angka tersebut dapat ditarik informasi bahwa tingkat pengguna jalan di Kota Malang cukup tinggi, meskipun belum mencerminkan kepadatan jalannya dikarenakan belum diperhitungkan bobot perbedaan jenis kendaraan.

Kepadatan jalan yang ada di Kota Malang terpusat di Kecamatan Lowokwaru karena di Kecamatan ini terdapat belasan kampus, termasuk di dalamnya tiga universitas besar yang ada di Kota Malang. Hal ini membuat sektor akomodasi yang ada di Kota Malang meningkat. Selain berdampak pada perkembangan sektor akomodasi yang ada di Kota Malang, keberadaan kampus juga memberikan

tambahan beban terhadap sarana transportasi. Riset dari lembaga internasional Inrix yang menggunakan metode Traffic Scorecard 2017 menyebutkan bahwa pengendara di Kota Malang harus menghabiskan waktu selama 45 jam dalam setahun di tengah macet dengan persentase kemacetan 23 persen. Pada jam sibuk, kemacetan naik menjadi 27 persen dibandingkan di luar jam sibuk yaitu 24 persen. Berdasarkan data kemacetan keseluruhan yang ada di Indonesia, tingkat kemacetan di Kota Malang berada di urutan ketiga setelah DKI Jakarta dan Bandung.

Berdasarkan data BPS yang merujuk dari Kantor Samsat Bersama Kota Malang, jumlah kendaraan bermotor di Kota Malang terus mengalami kenaikan. Data 2012 menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor ada di angka 471.272 unit. Sedangkan pada 2017, jumlah kendaraan bermotor yang tercatat sebanyak 584.772 kendaraan. Artinya dalam kurun waktu lima tahun terdapat penambahan 113.500 unit kendaraan bermotor atau rata-rata 22.700 unit kendaraan per tahun. Angka tersebut didominasi oleh jenis kendaraan sepeda motor yang mencapai 468.017 unit atau 80% dari total semua jenis kendaraan bermotor. Pada kenyataannya, jumlah sepeda motor yang memenuhi jalanan setiap hari sangat mungkin lebih banyak dari angka tersebut. Hal ini karena tidak sedikit kendaraan dari luar kota yang masuk ke wilayah kota Malang (Anwar, 2017).

Berdasarkan pernyataan Wakil Kepala Stasiun Malang, M Nur Ghozul sejak bulan Maret suasana di Stasiun Malang sangat berbeda. Tidak terlihat lagi keluar masuk penumpang kereta api yang hendak berangkat maupun baru tiba dari luar kota. Semua sejak Covid-19 mewabah. Jumlah penumpang kereta api melalui Stasiun Malang pun merosot drastis. Sebelum wabah corona Covid-19, tiap hari sekitar 10 ribu orang hilir mudik berangkat maupun tiba di stasiun. Tapi sejak minggu terakhir Maret sampai hari ini rata-rata 900-600 penumpang per hari.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi kereta api diantaranya kenyamanan dalam penggunaan transportasi umum seperti biaya perjalanan terjangkau, kecepatan waktu tempuh, serta ketepatan jadwal operasional (Tama, 2020). Sedangkan menurut pendapat (Fatmawati, 2021) faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi kereta api antara lain pengguna jalan atau penumpang, pergerakan moda, fasilitas yang ada pada moda transportasi, kota atau zona. Adapun rute yang akan menjadi fokus penelitian pada penelitian ini adalah rute kereta api Malang-Surabaya. Pemilihan rute ini karena rute ini masih

termasuk rute lokal yang memungkinkan tetap beroperasi. Yang kedua, rute ini tetap diminati oleh banyak penumpang baik dari Malang ke Surabaya maupun sebaliknya.

Sedangkan moda transportasi bus dipilih karena merupakan salah satu alternatif kendaraan umum yang aman. Dikatakan aman karena penumpang akan diantar sesuai dengan stasiun tujuan. Protokol kesehatan yang diterapkan juga ketat, sehingga menambah rasa nyaman bagi penumpang yang ingin berkendara menggunakan bus. Selain beberapa kemudahan diatas, pemilihan moda transportasi bus juga didukung oleh beberapa hal yaitu harga tiket bus yang bersahabat bagi penumpang meski di masa pandemi. Pemilihan moda transportasi kereta api dan bus pada masa pandemi menjadi salah satu hal yang sangat diperhatikan oleh penumpang, apalagi menilai dari sisi kesehatan dan keselamatan. Bus dan kereta api yang beroperasi kebanyakan berada di tingkat lokal, sehingga kekhawatiran masalah kesehatan juga berkurang. Rute Malang-Surabaya, merupakan rute kereta api maupun bus yang masih terhitung tingkat lokal. Dikatakan masih lingkup lokal karena masih berada dalam satu provinsi yang sama.

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti tertarik untuk meneliti mengenai Analisis Pemilihan Moda Transportasi Kereta Api Dengan Moda Transportasi Bus Rute Malang–Surabaya.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik responden pelaku perjalanan yang menggunakan moda transportasi kereta api dan juga bus?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi penumpang dalam memilih moda transportasi kereta api dan bus?

1.3. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengidentifikasi karakteristik responden pelaku perjalanan baik yang menggunakan moda transportasi kereta api maupun bus
2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi kereta api dan bus.

1.4. Batasan Masalah

Penelitian ini dibatasi dengan beberapa hal, sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya dilakukan kepada pengguna kereta api ekonomi dan bus patas (Non Ekonomi) yang melakukan rute perjalanan Malang-Surabaya.
2. Penelitian ini hanya meninjau faktor yang mempengaruhi penumpang dalam memilih moda transportasi kereta api maupun bus.
3. Kuesioner hanya dibagikan kepada penumpang kereta api maupun bus dengan usia antara 18 tahun sampai 40 tahun.
4. Penelitian ini hanya dilakukan pada masa endemi covid 19.
5. Pergerakan yang diteliti yaitu pergerakan moda transportasi baik kereta api maupun bus tujuan Malang-Surabaya
6. Data sekunder kereta api diambil dari PT. Kereta Api Commuter dan Data sekunder bus diambil dari Kepala BPTD Wilayah XI Jawa Timur Terminal Arjosari.
7. Pergerakan yang diteliti hanya memiliki satu tujuan yaitu dari arah Malang menuju ke Surabaya.

1.5. Manfaat

1. Teoritis

Secara teoritis penelitian ini sebagai salah satu gap atau pembeda dengan penelitian yang lainnya. Selain itu, penelitian ini bisa menjadi salah satu pertimbangan untuk membuat penelitian yang relevan selanjutnya atau sebagai salah satu hasil penelitian yang mengungkap kondisi pemilihan moda transportasi kereta api maupun bus pada era sekarang. Pada penelitian ini, akan memuat beberapa informasi penting yang didapatkan oleh peneliti selama proses pengumpulan data, sehingga skripsi ini bisa memberikan wawasan atau pengetahuan yang baru bagi yang membacanya.

2. Praktis

Secara praktis penelitian ini, berguna sebagai salah satu bahan evaluasi serta pengembangan oleh pihak-pihak terkait yang memiliki hubungan yang relevan dengan penelitian ini. Selain itu, hasil penelitian ini bisa dijadikan sebagai salah satu sumber referensi bagi penelitian selanjutnya untuk bahan evaluasi terhadap objek yang telah diteliti.

1.6. Sistematika Penelitian

Adapun sistematika dalam pembuatan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

Bab. I Pendahuluan

Pada bab ini akan dibahas mengenai latar belakang mengapa perlu dilakukan studi tentang pemilihan moda transportasi Malang-Surabaya, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab. II Tinjauan Pustaka

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai Sistem Transportasi, Model Pemilihan Moda, Pemilihan Moda, dan Model Logit Binomial.

Bab. III Metode Penelitian

Dalam bab ini akan dijelaskan mengenai alur penelitian mulai dari jenis penelitian, waktu dan tempat penelitian, jenis dan sumber data, pengumpulan data, populasi dan sampel, pengolahan data, dan teknik menghitung logit binomial.

Bab. IV Analisa dan Pembahasan

Bab ini membahas mengenai hasil dan pembahasan dari data yang telah dianalisa dengan menggunakan model pengolahan data yang telah ditentukan.

Bab. V Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisi mengenai hasil akhir yang didapat setelah dilakukannya penelitian, serta berisi saran-saran.