BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Makassar mempunyai kedudukan strategis sebagai pusat pelayanan dan pengembangan di Provinsi Sulawesi Selatan bahkan sebagai pusat pelayanan bagi Kawasan Timur Indonesia. Semakin hidup suatu kota, pergerakan masyarakatnya semakin tinggi. Hal itu perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) dan infrastrukturnya.

Permasalahan yang banyak ditemui di kota-kota besar dunia, termasuk kota Makassar adalah masalah transportasi. Pada umumnya masalah timbul ketika moda yang dipilih masyarakat adalah kendaraan pribadi. Masalah semakin bertambah, ketika pertumbuhan kendaraan pribadi tidak seimbang dengan pertambahan panjang jalan. Di Provinsi Sulsel, jumlah kendaraan meningkat 18 persen per tahun. Sementara di Kota Makassar jumlah kendaraan roda 2 meningkat 13-14 persen per tahun dan roda 4 meningkat 8-10 persen per tahun. Sementara pertumbuhan jalan hanya 0,001 persen per tahun. (Dirjen Perhubungan Darat, Kementrian Perhubungan, 2015).

Para pemangku kebijakan, mulai beralih untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan sarana serta prasarana angkutan umum. Caranya melalui sistem transportasi antarmoda dan sistem transportasi angkutan umum terpadu (multimoda). Artinya, berbagai moda dapat terkombinasikan dengan baik, efisien serta efektif sehingga orang dapat berpindah dari satu jenis angkutan ke angkutan lainnya dengan cepat, murah dan nyaman.

Kota Makassar dari segi transportasi harus memperhatikan beberapa hal yaitu penyediaan angkutan umum massal yang nyaman dan efisien untuk warga kota, aturan yang tegas dari pemerintah tentang batasan umur kendaraan, serta penyediaan halte untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (Kompasiana, 2013).

Keterpaduan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi di Kota Makassar saat ini belum sepenuhnya terwujud, dapat dilihat dari terbatasnya jenis angkutan umum, jumlah armada yang tidak sebanding dengan jumlah penumpang,

serta titik terminal dan halte yang tidak sesuai dengan lokasi naik turun penumpang. Selain itu, proses perpindahan antara moda yang satu dengan moda yang lain masih belum dapat dilakukan dengan mudah dan cepat (Dishub Kota Makassar, 2014)

Percepatan penanganan masalah transportasi di Makassar dengan menyediakan angkutan umum massal bagi masyarakat. Angkutan umum yang terintegrasi dapat menjadi solusinya, (Irwan, Forum Diskusi Publik Sektor Transportasi "Percepatan Pembangunan Transpotasi Angkutan Umum di Makassar).

Jaringan pelayanan transportasi antarmoda/multimoda diwujudkan melalui keterpaduan antar trayek/lintas/rute angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut dan udara, dengan memperhatikan keunggulan moda serta konsep pengkombinasian antara moda utama, moda pengumpan dan moda lanjutan. Serta berdasarkan kesesuaian teknologi dan karakteristik wilayah layanan dan lintas tataran transportasi baik dalam Tatranas, Tatrawil, maupun Tatralok.

1.2 Identifikasi Masalah

Beberapa masalah yang dapat ditemukan dalam latar belakang tersebut diatas adalah:

a. Masyarakat Kota Makassar lebih memilih kendaraan pribadi daripada kendaraan umum dalam melakukan pergerakan (RTRW Kota Makassar 2005-2025).
b. Pengembangan transportasi antarmoda di Kota Makassar belum terintegrasi, dapat dilihat dari trayek angkutan kota dan koridor BRT yang banyak berimpitan dan masyarakat yang membutuhkan waktu lama untuk menunggu dan pindah ke moda selanjutnya.
c. Jumlah penumpang kendaraan umum yang tidak sebanding dengan jumlah dan jenis angkutan umum yang terdapat di Kota Makassar (Dishub Kota Makassar, 2014).
d. Terminal dan halte memiliki lokasi dan jumlah yang kurang sesuai dengan tempat naik turun penumpang. (Disub Kota Makassar, 2014).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah tersebut diatas, maka rumusan masalah untuk penelitian ini adalah:

a. Bagaimanakah preferensi masyarakat Kota Makassar dalam memilih moda transportasi darat?
b. Bagaimana tingkat keterpaduan moda transportasi darat di Kota Makassar?
c. Bagaimana pengaruh keterpaduan moda transportasi darat terhadap preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi?

1.4 Tujuan

Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah:

a. Mengetahui preferensi masyarakat Kota Makassar dalam memilih moda transportasi darat.
b. Mengetahui tingkat keterpaduan moda transportasi darat di Kota Makassar.
c. Mengetahui pengaruh keterpaduan moda transportasi darat terhadap preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini terdiri atas ruang lingkup materi dan wilayah. Ruang lingkup materi berisi batasan-batasan berdasarkan teori yang telah ada, sementara ruang lingkup wilayah merupakan batasan wilayah penelitian secara administratif.

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Dalam penelitian ini, batasan materi yang dibahas adalah mengenai tingkat keterpaduan moda transportasi darat berdasarkan persepsi masyarakat pengguna kendaraan umum (penumpang). Hasil dari persepsi atau penilaian dari masyarakat tersebut akan dijadikan variabel untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih moda pada masa yang akan datang. Batasan-batasan dalam penelitian ini, yaitu pada pembahasan keterpaduan yang terdiri dari :

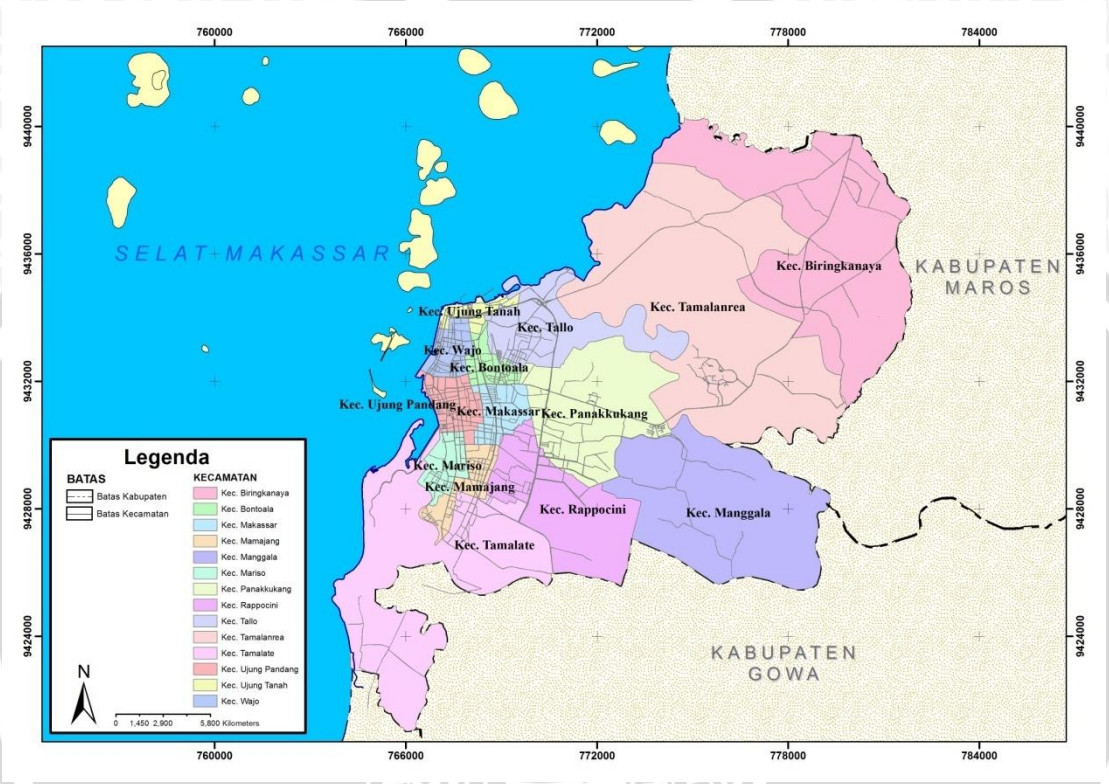
1. Keterpaduan moda, yaitu pada moda transportasi umum, khususnya moda transportasi darat yang bergerak di dalam Kota Makassar. Moda

transportasi umum darat yang terdapat di Kota Makassar antara lain adalah BRT Trans Mamminasata, angkutan umum, becak dan becak motor, ojek dan trotoar atau jalur pejalan kaki. Moda yang dijelaskan dalam penelitian ini adalah moda angkutan kota dan BRT sebagai moda utama, untuk moda lainnya hanya dibahas sebagai moda pengumpannya saja.

2. Keterpaduan moda dengan variabel keterpaduan layanan transportasi, sarana dan fasilitas, serta keterpaduan jaringan prasarana transportasi. Pemilihan 3 variabel ini didasarkan karena ketiga variabel ini merupakan variabel yang paling mudah untuk di kuantitatifkan. Selain itu dari persepsi penyedia jasa belum dapat dilakukan karena pengelola angkutan umum di Kota Makassar yang masih di kelola secara individu atau personal.
3. Keterpaduan sarana dan fasilitas, keterpaduan layanan transportasi dan jaringan prasarana yaitu berupa keragaman moda, jumlah armada, jumlah penumpang dibandingkan dengan kapasitas moda, serta ketersediaan rute di wilayah sekitar penumpang. Keterpaduan fasilitas berupa kondisi terminal, kondisi halte dan kondisi tempat henti lainnya.
4. Keterpaduan pelayanan berupa keterpaduan waktu, yang dapat dilihat dengan rasio waktu yang membandingkan antara waktu menggunakan kendaraan umum dan waktu menggunakan kendaraan pribadi.
5. Preferensi masyarakat mengenai pemilihan moda yang akan digunakan selanjutnya (mau berpindah, netral atau tidak mau berpindah) berdasarkan tingkat pelayanan angkutan umum dari persepsi masyarakat yang terdiri dari keragaman moda, jumlah armada, jumlah penumpang dibandingkan dengan kapasitas moda, serta ketersediaan rute di wilayah sekitar penumpang, kondisi terminal, kondisi halte, lokasi terminal dan lokasi halte terhadap tempat naik turun penumpang.
6. Masyarakat yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengguna atau penumpang angkutan kota dan BRT.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah meliputi wilayah Kota Makassar secara administratif, yang di dalamnya terdapat simpul-simpul transportasi, khusunya moda transportasi darat. Simpul-simpul moda transportasi darat berupa terminal, halte atau tempat pemberhentian lain. Penelitian ini difokuskan pada pergerakan internal (di dalam) kota.



Gambar 1.1. Peta Administrasi Kota Makassar
Sumber: diolah dari Bappeda Kota Makassar, 2014

Wilayah Kota Makassar terdiri dari 14 Kecamatan, yang berbatasan dengan:

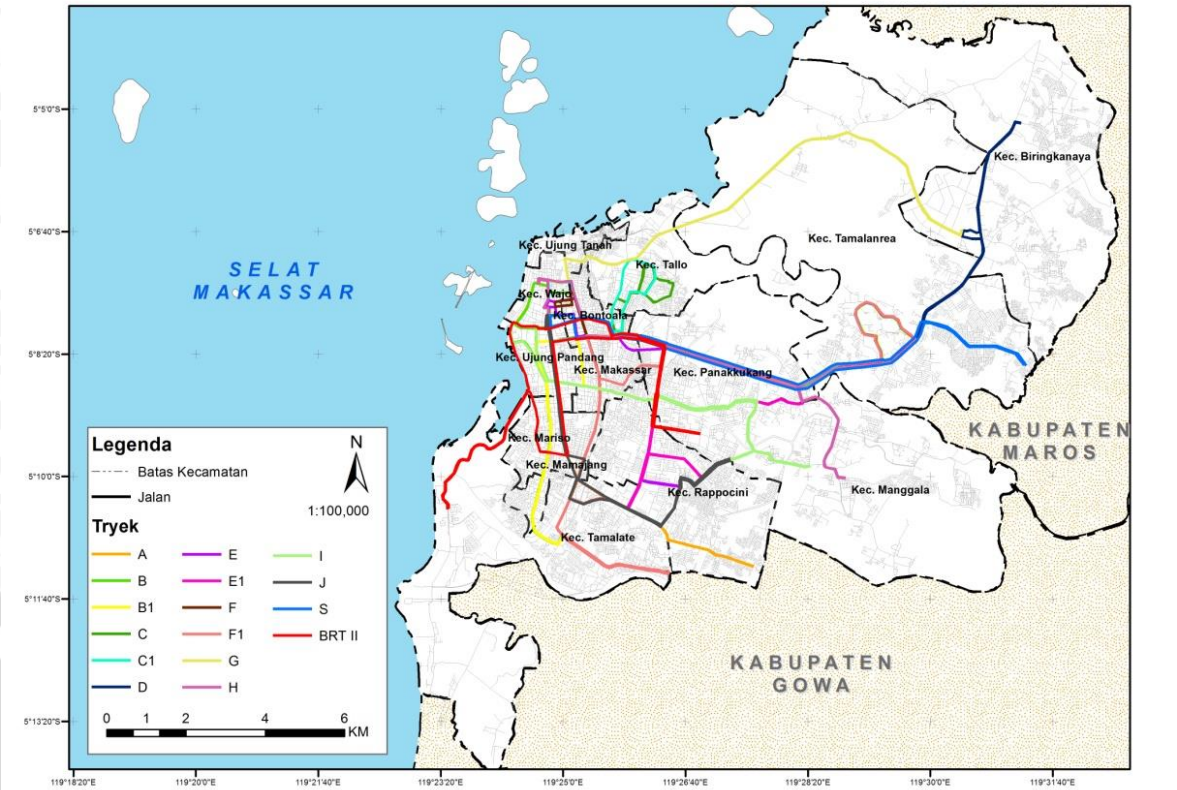
Utara : Selat Makassar dan Kabupaten Maros

Timur : Kabupaten Maros dan Kabupaten Gowa

Selatan : Kabupaten Gowa

Barat : Selat Makassar

Wilayah Kota Makassar memiliki moda angkutan darat berupa angkutan kota dan busway. Saat ini moda angkutan kota terdiri dari 16 trayek serta busway yang saat ini beroperasi hanya terdapat satu koridor, yaitu Koridor II.



Gambar 1.2. Peta Jaringan Rute Trayek Angkutan Kota dan Busway
Sumber: diolah dari Bappeda Kota Makassar,2014

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penyusunan penelitian ini terdiri dari tiga bab, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup materi dan wilayah, kerangka pemikiran, seta sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi teori-toeri, literature, pedoman dan metode yang mendukung penelitian, yaitu teori terkait keterpaduan moda transportasi dan teori pemilihan moda.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi jenis penelitian, diagram alir dan kerangka pembahasan, metode pengumpulan data, metode analisis data dan desain survei.

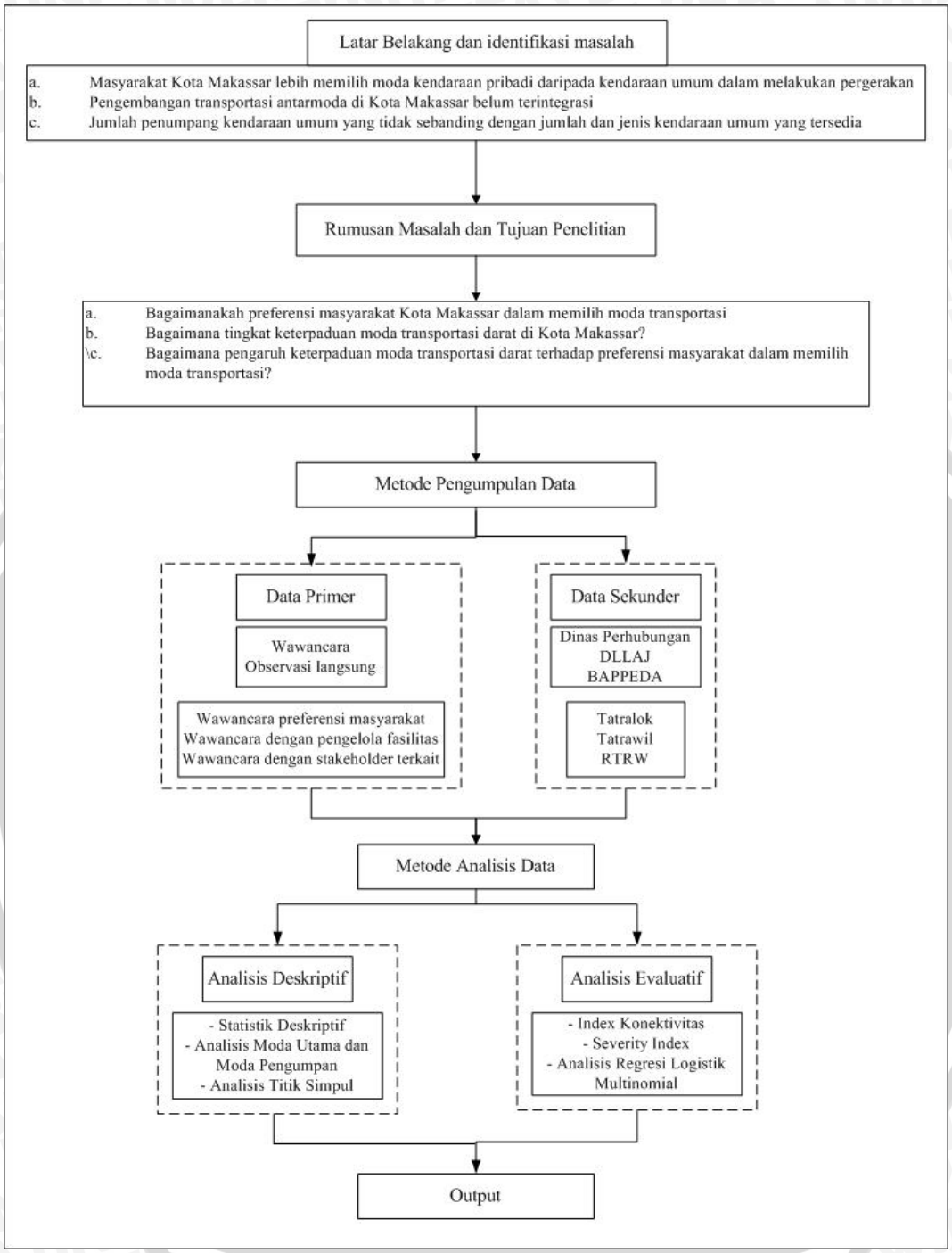
BAB IV PEMBAHASAN

Bab ini berisi pembahasan mengenai hasil survei primer dan sekunder, serta hasil analisis.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran.

1.7 Kerangka Pemikiran



Gambar 1.3. Kerangka Pemikiran