

FAKTOR-FAKTOR PEMILIHAN MODA ANTARA KENDARAAN PRIBADI DENGAN KERETA API TUJUAN MALANG-SURABAYA

Fatihatul Jannah, Imma Widyawati Agustin, Dadang Meru Utomo

Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya Malang
Jl. MT. Haryono 167 Malang 65145- Telp. (0341) 567886; Fax. (0341) 551430
Email : fatihatuljannah95@gmail.com

ABSTRAK

Berdasarkan data BPS Jawa Timur, peningkatan rata-rata jumlah kendaraan di Jawa Timur mencapai angka 8,41% setiap tahunnya. Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi tersebut disebabkan masih minimnya minat pelaku perjalanan untuk menggunakan kendaraan umum seperti kereta api, oleh karena itu tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda pergerakan Malang-Surabaya. Penelitian ini meneliti kelas responden yang didasarkan pada kepemilikan kendaraan yang terbagi menjadi responden yang memiliki mobil (Mobil_I), responden yang memiliki motor (Motor_{II}), responden yang memiliki mobil dan motor (Mobil_{III} dan Motor_{III}), dan pengguna kereta api. Dengan menggunakan analisis statistik deskriptif, diketahui bahwa responden yang menggunakan mobil (Mobil_I dan Mobil_{III}) lebih cenderung untuk melakukan perjalanan pada pagi hari pukul 06.00-10.00 sedangkan pada pengguna motor (Motor_{II} dan Motor_{III}) lebih cenderung memilih perjalanan pada pukul 14.00-18.00. Dari segi pekerjaan, IRT akan cenderung lebih memilih menggunakan mobil pribadi, baik dari responden Mobil_I maupun Mobil_{III}, sedangkan moda sepeda motor (Motor_{II} dan Motor_{III}) cenderung lebih dipilih oleh mahasiswa. Selanjutnya dari segi penilaian kinerja pelayanan KA, pengguna kendaraan pribadi menilai bahwa kinerja KA masih kurang baik dan kurang memuaskan. Adapun terhadap kebijakan transportasi yang ada masih dianggap kurang mengikat dan kurang membatasi dalam penggunaan kendaraan pribadi.

Kata Kunci: Kereta-Api, Kendaraan Pribadi, Pemilihan-Moda

ABSTRACT

According to East Java's statistical records, the number of motorized vehicles in the province has gradually increased to 8.41% per year. This increase, research have suggested, is driven by travellers' lack of interest in utilizing public transportation, such as public railways. This research, therefore, aimed at identifying factors that correlates to travellers' mode choice, especially on Malang – Surabaya route. Based on travellers' vehicle ownership, respondents were classified into five groups; owning a car (Mobil1), owning a motorcycle (Motor2), owning both a car and a motorcycle (Mobil 3 and Motor 4), and taking public railways. Using a statistical descriptive analysis method, it was understood that groups Mobil1 and Mobil3 tend to travel in the morning (around 06.00-10.00), while groups Motor 2 and Motor 3 preferred afternoon trips (around 14.00-18.00). Occupation wise, respondents from groups Motor2 and Motor3 who are housewives tend to use private cars, while students would choose motorcycles. The survey also suggested that train users perceive the service to be inconvenience thus require improvement. On a different perspective, existing transportation policy is not restrictive enough to encourage travellers to not use private vehicles.

Keywords: train, private vehicles, mode choice

PENDAHULUAN

Berdasarkan Tatravil Jawa Timur Tahun 2012, pergerakan Malang-Surabaya merupakan pergerakan dominan dengan jumlah pergerakan terbesar berjumlah 10-20 juta pergerakan dalam setahun. Hal tersebut dikarenakan Malang dan Surabaya merupakan dua kota terbesar di Jawa Timur yang

menyebabkan tingginya pergerakan diantara keduanya.

Tingginya pergerakan rute Malang-Surabaya didominasi oleh kendaraan pribadi dikarenakan masih rendahnya minat penggunaan kendaraan umum seperti kereta api. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dapat dilihat dari peningkatan kendaraan bermotor di Pulau Jawa yang mencapai angka

30% pertahun (Najid, 2013) dimana Jawa Timur menyumbang peningkatan sebesar 8,41% dalam rentang tahun 2010-2013 (BPS, 2014). Tingginya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan permasalahan kepadatan lalu lintas salah satunya seperti kemacetan.

Pemerintah Indonesia pada dasarnya telah menyediakan jaringan angkutan umum sebagai alternatif transportasi untuk mengurangi dampak negatif dari transportasi perkotaan. Salah satu transportasi umum yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan kepadatan lalu lintas adalah kereta api, dikarenakan kereta api merupakan moda transportasi yang memiliki jalur khusus tersendiri sehingga tidak mengambil jalur umum untuk kendaraan di jalan raya dan diharapkan dapat menjadi solusi untuk mengatasi kepadatan lalu lintas (Fatma & Saino, 2012).

Penyebab pelaku perjalanan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi umum adalah fasilitas transportasi umum yang kurang memenuhi keinginan dari pelaku perjalanan (Rangkuti & Sugiri, 2014), belum memenuhinya faktor layanan kenyamanan, seperti waktu tempuh dan jadwal operasional, dan kemudahan akses dalam pencapaiannya (Novianti, 2013) sehingga pelaku perjalanan akan merasa lebih nyaman jika menggunakan kendaraan pribadi. Kereta api rute Malang-Surabaya sendiri masih memiliki beberapa kekurangan seperti terbatasnya prasarana rel yang menghambat aksesibilitas masyarakat ke lokas-lokasi tertentu yang membutuhkan transportasi umum, kedatangan kereta api yang seringkali terlambat di sore hari sehingga kurang bisa diandalkan khususnya untuk masyarakat dengan mobilitas tinggi (Prastyatiwi, Hadjanto, & Said, 2013).

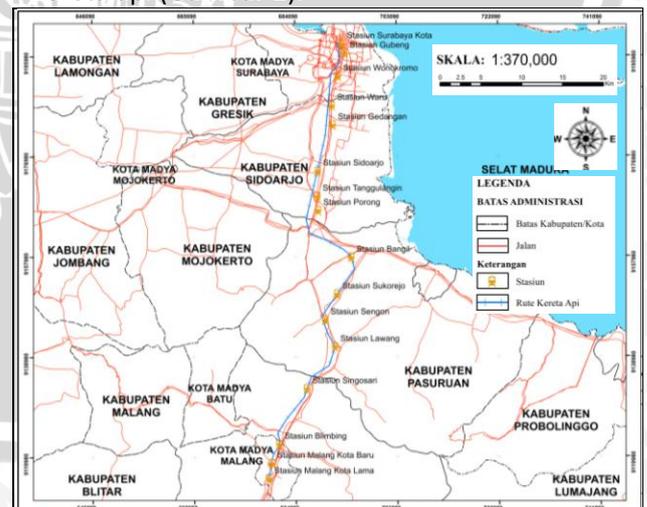
Beberapa negara maju telah membuktikan bahwa kereta api merupakan transportasi yang dapat dijadikan sebagai moda transportasi andalan yang memberikan banyak manfaat bagi negaranya. Contoh beberapa negara yang telah menerapkan sistem transportasi berkelanjutan dan menjadikan kereta api sebagai moda transportasi umum utama di negaranya, adalah Malaysia dan Jepang. Malaysia mulai menerapkan *rail transit system* sejak tahun 1990-an dan di tahun 2003 *rail transit system*

bergabung dengan bus untuk meningkatkan mobilitas dan akses penduduk (Sabeen, Anwar, & Anwar, 2012) Negara lain yang juga sudah menjadikan kereta api sebagai moda transportasi umum utama di negaranya sejak tahun 1996 adalah Jepang dengan keretanya yang bernama Shinkansen. Dengan adanya kereta cepat Shinkansen sebagai moda transportasi utama, Jepang diperkirakan dapat meningkatkan 2-3% perekonomiannya dalam 65 tahun kedepan dan ikut berperan dalam mengurangi emisi CO₂ (Yamaguchi & Yamasaki, 2012).

Berdasarkan potensi pengembangan jaringan kereta api tersebut, penting dilakukan upaya-upaya untuk lebih meningkatkan pengembangan jaringan kereta api di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda rute Malang-Surabaya, yang diharapkan mampu memberikan input bagi pengembangan kinerja pelayanan kereta api di masa yang akan datang.

METODE PENELITIAN

Ruang lingkup wilayah untuk penelitian ini adalah Malang-Surabaya atau lebih tepatnya jalur yang dilewati oleh pelaku perjalanan rute Malang-Surabaya terutama untuk pengguna kereta api (**Gambar 1**).



Gambar 1 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

Variabel yang termasuk dalam penelitian ini didasarkan pada 4 kelompok faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan moda yang terbagi menjadi 29 variabel yaitu Tujuan Perjalanan, Waktu Pergerakan, Panjang Perjalanan, Jenis Perjalanan, Pendapatan,

Kepemilikan Kendaraan, Kondisi Kendaraan, Struktur, Umur, Lifestyle, Pekerjaan, Frekuensi Pergerakan, Lama Perjalanan, Biaya Perjalanan, Keamanan KA, Keselamatan KA, Kemudahan KA, Konsistensi Waktu KA, Kenyamanan, Kesenjangan KA, Ketersediaan Rute, Headway KA, Kebijakan Biaya Pajak Kendaraan, Kebijakan Biaya Pembuatan SIM, Kebijakan Biaya Parkir, Kebijakan Subsidi KA, dan Kebijakan Pembatasan Kepemilikan Kendaraan Pribadi.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif guna menjabarkan karakteristik faktor-faktor pemilihan moda menggunakan persentase, grafik, ataupun diagram.

Dengan jumlah waktu yang tersedia untuk penelitian adalah 15 hari dengan setiap harinya waktu yang tersedia sebanyak 15 jam/hari (15 hari x 15 jam = 225 jam), waktu pengambilan sampel 15 hari dengan waktu yang tersedia 12 jam/hari (15 hari x 12 jam = 180 jam), dan waktu yang digunakan responden untuk mengisi kuesioner adalah 15 menit atau 0,25 jam, maka didapatkan jumlah sampel sebanyak 180 responden berdasarkan perhitungan sebagai berikut:

$$n = \frac{225-180}{0,25}$$

$$n = \frac{45}{0,25}$$

n = 180 orang

Jumlah responden tersebut dibagikan secara *proportionate stratified random sampling* berdasarkan kepemilikan moda, sehingga didapatkan proporsi untuk responden pelaku perjalanan rute Malang-Surabaya dengan menggunakan Mobil_I, Motor_{II}, Mobil_{III} dan Motor_{III}, dan KA adalah = 39 : 30 : 25 : 21 : 65 orang

Keterangan:

Mobil_I memiliki mobil dan memilih menggunakan mobil dibandingkan dengan kereta api

Motor_{II} memiliki motor dan memilih menggunakan motor dibandingkan dengan kereta api

Mobil_{III} memiliki mobil dan motor namun lebih memilih menggunakan mobil dibandingkan dengan kereta api

Motor_{III} memiliki mobil dan motor namun lebih memilih menggunakan motor dibandingkan dengan kereta api

HASIL DAN PEMBAHASAN

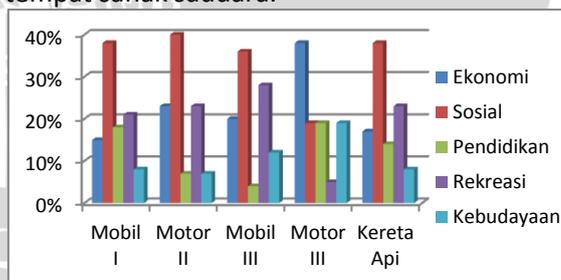
Faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan moda terbagi menjadi 4 kelompok, yang terdiri dari karakteristik perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik moda sistem transportasi, dan kebijakan transportasi.

1. Kelompok Karakteristik Perjalanan

Karakteristik perjalanan terdiri dari tujuan perjalanan, waktu pergerakan, panjang perjalanan, dan jenis perjalanan.

a. Tujuan Perjalanan

Lebih dari 30% pelaku perjalanan Malang-Surabaya memiliki tujuan paling banyak untuk keperluan sosial seperti perjalanan pulang ke rumah atau berkunjung ke tempat keluarga (**Gambar 2**). Hal ini dikarenakan kebanyakan dari pelaku perjalanan tersebut adalah orang yang hanya tinggal sementara di Malang untuk keperluan pendidikan seperti mahasiswa ataupun orang yang pernah tinggal di Surabaya namun pindah ke Malang sehingga mereka masih sering melakukan perjalanan rute Malang-Surabaya untuk sekedar berkunjung ke tempat sanak saudara.

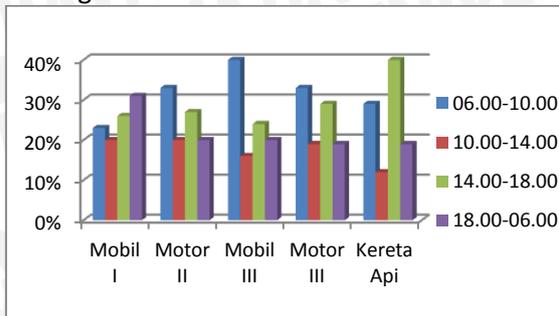


Gambar 2 Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Tujuan Perjalanan

b. Waktu Pergerakan

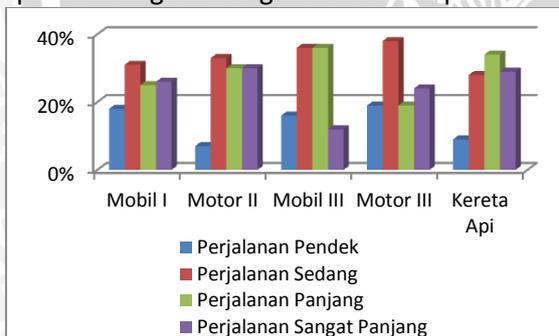
Waktu pergerakan yang paling banyak dipilih oleh pengguna kendaraan pribadi adalah pada pukul 06.00-10.00 dengan persentase sebesar 20-40% dikarenakan pada range waktu tersebut masih belum banyak kendaraan yang berlalu lintas sehingga akan berpengaruh pada lancarnya pergerakan, sedangkan 40% pengguna kereta api lebih memilih waktu perjalanan pada pukul 14.00-18.00 (**Gambar 3**) dikarenakan pengguna kereta api mayoritas merupakan pelaku

perjalanan dengan tujuan pulang ke rumah pada akhir pekan, sehingga range waktu tersebut dipilih karena merupakan penyesuaian setelah berakhirnya aktivitas di Malang.



Gambar 3 Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Waktu Pergerakan
c. Panjang Perjalanan

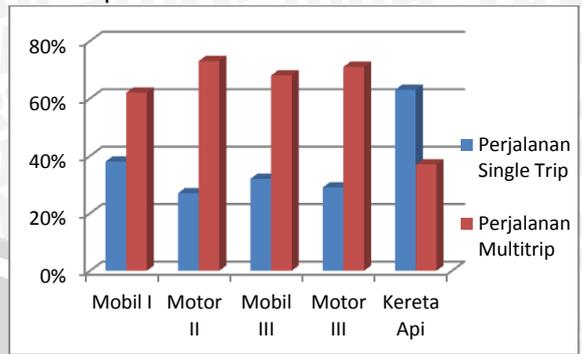
Dari segi panjang perjalanan 30-40% pelaku perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi melakukan perjalanan sedang sedangkan 34% pengguna kereta api melakukan perjalanan panjang (**Gambar 4**), sehingga dapat disimpulkan bahwa semakin panjang perjalanan, maka pelaku perjalanan cenderung lebih memilih menggunakan kereta api dibandingkan dengan kendaraan pribadi.



Gambar 4 Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Waktu Pergerakan
d. Jenis Perjalanan

Pada kondisi eksisting perjalanan multitrip merupakan perjalanan yang mendominasi untuk pengguna kendaraan pribadi, sedangkan perjalanan single trip merupakan perjalanan yang mendominasi untuk pengguna kereta api. Pada pengguna kereta api dapat ditemukan pelaku perjalanan dengan pola pergerakan perjalanan multitrip dikarenakan perjalanan multitrip yang dilakukan adalah perjalanan multitrip ketika sesampainya di tempat tujuan sehingga meskipun kereta api merupakan moda yang kurang fleksibel untuk perjalanan multitrip namun masih memungkinkan bagi pelaku

perjalanan untuk memilih menggunakan kereta api.



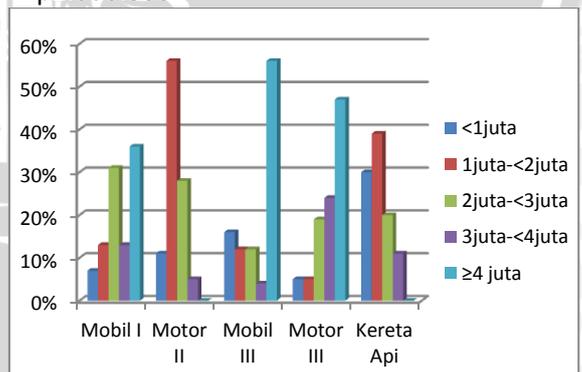
Gambar 5. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Jenis Perjalanan

2. Kelompok karakteristik Pelaku Perjalanan

Karakteristik pelaku perjalanan terdiri dari pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan, struktur keluarga, ukuran keluarga, jenis kelamin, umur, lifestyle, pekerjaan, dan frekuensi pergerakan.

a. Pendapatan

Pelaku perjalanan rute Malang-Surabaya dengan menggunakan Mobil, Mobil III, dan Motor III paling banyak merupakan pelaku perjalanan dengan pendapatan lebih dari Rp4.000.000, sedangkan pengguna Motor II dan pengguna kereta api paling banyak berasal dari pelaku perjalanan dengan pendapatan Rp1.000.000- <Rp2.000.000.



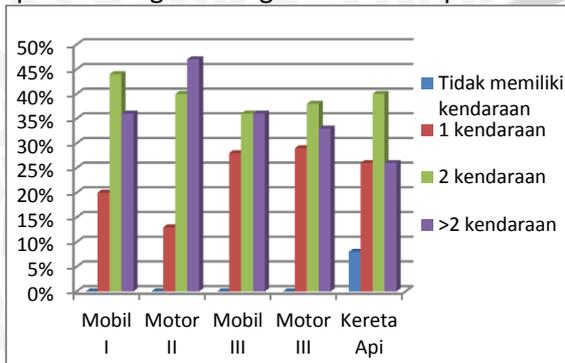
Gambar 6. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Pendapatan

Berdasarkan persentase yang ada dapat diketahui bahwa pendapatan berhubungan dengan pemilihan moda dikarenakan semakin tinggi pendapatan seseorang maka ia akan cenderung menggunakan kendaraan pribadi yang dimiliki terutama pengguna mobil pribadi.

b. Kepemilikan Kendaraan



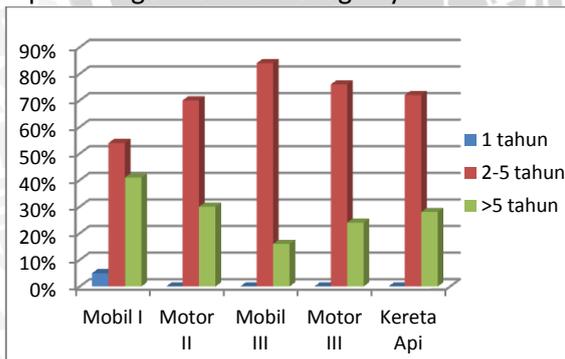
Perbedaan paling menonjol antara pengguna kendaraan pribadi dan kereta api adalah kepemilikan kendaraan dimana untuk pengguna kendaraan pribadi minimal memiliki 1 kendaraan, sedangkan bagi pengguna kereta api dapat ditemui pelaku perjalanan yang tidak memiliki kendaraan dan hal tersebut merupakan salah satu alasan pelaku perjalanan lebih memilih menggunakan kereta api dibandingkan dengan kendaraan pribadi.



Gambar 7. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan

c. Kondisi Kendaraan

Pada kondisi kendaraan tidak terjadi perbedaan yang signifikan antara pengguna kendaraan pribadi dengan kereta api, namun berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa semakin tua umur kendaraan, maka semakin menjadi bahan pertimbangan dalam penggunaannya dikarenakan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan seperti mogok dan lain sebagainya.

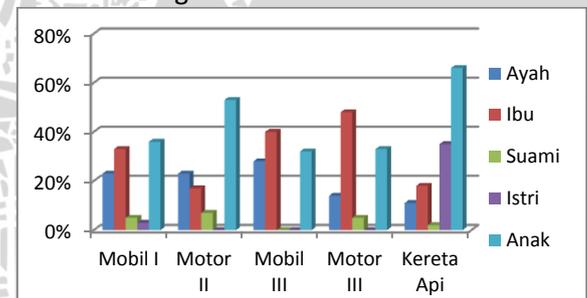


Gambar 8. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Kondisi Kendaraan

d. Struktur Keluarga

Pengguna kendaraan pribadi paling banyak berasal dari ayah dan ibu atau orang yang sudah menikah dan memiliki anak dikarenakan orang yang sudah memiliki keluarga akan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama mobil untuk alasan lebih nyaman dan fleksibel

dibandingkan dengan kereta api. Pada pengguna motor paling banyak adalah orang yang berperan sebagai anak dikarenakan jika dihubungkan dengan umur pengguna motor paling banyak berasal dari usia 20-25 tahun yang artinya pada usia tersebut meskipun dinilai dari segi keselamatan motor lebih rendah dibandingkan dengan kereta api, namun orang pada usia tersebut menganggap bahwa penggunaan motor akan lebih cepat dibandingkan dengan kereta api, sehingga lama perjalanan lebih berpengaruh dibandingkan dengan tingkat keselamatan. Pada pengguna kereta api paling banyak berasal dari orang dengan peran sebagai anak yang mana hal ini berhubungan dengan tujuan perjalanan dengan tujuan paling banyak adalah untuk perjalanan sosial seperti pulang ke rumah. Banyaknya mahasiswa yang berasal dari Surabaya namun kuliah di Malang menyebabkan mereka sering melakukan perjalanan rute Malang-Surabaya diujung weekday dan lebih memilih menggunakan kereta api dikarenakan kereta api memiliki jadwal yang tetap dan mereka dapat menyesuaikan dengan jadwal aktivitas mereka saat di Malang.



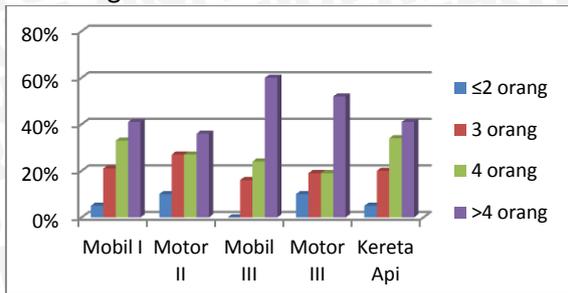
Gambar 9. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Struktur Keluarga

e. Ukuran Keluarga

Ukuran keluarga berpengaruh terhadap pemilihan moda dikarenakan jika perjalanan yang dilakukan adalah perjalanan keluarga maka jumlah orang yang akan ikut serta melakukan perjalanan akan menjadi pertimbangan tambahan dalam menentukan moda yang akan digunakan, namun pada kondisi eksisting perbedaan antara ukuran keluarga antar moda yang tidak terlalu mencolok dapat diinterpretasikan bahwa ukuran keluarga tidak terlalu mempengaruhi pemilihan moda bagi pelaku perjalanan rute Malang-Surabaya dikarenakan perjalanan yang dilakukan tidak selalu adalah perjalanan keluarga sehingga jumlah anggota keluarga



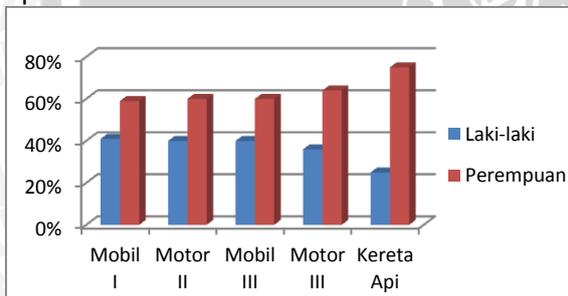
tidak selalu menjadi pertimbangan bagi pelaku perjalanan dalam menentukan moda yang akan digunakan.



Gambar 10. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Ukuran Keluarga

f. Jenis Kelamin

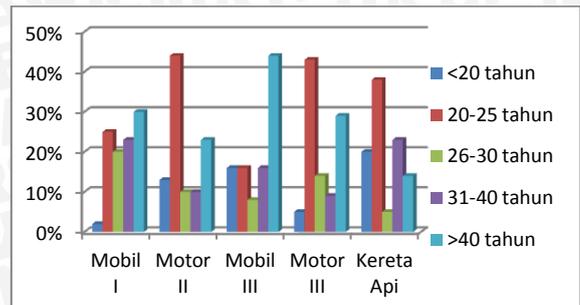
Rata-rata perbandingan antara laki-laki dan perempuan pada pengguna kendaraan pribadi adalah 40%:60% yang mana jika dibandingkan dengan pengguna kereta api dengan perbandingan 75%:25%, maka dapat dikatakan bahwa meskipun perempuan mendominasi baik pada pengguna kendaraan pribadi maupun pengguna kereta api, namun pada pengguna kereta api perbandingan perempuan dan laki-laki masih lebih banyak dibandingkan dengan pengguna kendaraan pribadi.



Gambar 11. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Jenis Kelamin

g. Umur

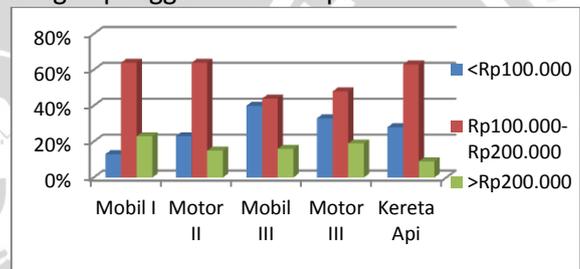
Umur berhubungan dengan pekerjaan dimana untuk pelaku perjalanan dengan menggunakan Mobil I dan Mobil III paling banyak berasal dari usia lebih dari 40 tahun dikarenakan pelaku perjalanan tersebut paling banyak berasal dari professional dan PNS sedangkan pelaku perjalanan yang memiliki motor dan pengguna kereta api paling banyak berasal dari umur 20-25 tahun dikarenakan dari mereka paling banyak berasal dari mahasiswa yang melakukan perjalanan untuk maksud pulang ke rumah sehingga lebih memilih moda yang lebih fleksibel seperti motor atau moda yang menawarkan jadwal yang sudah tetap seperti kereta api.



Gambar 12. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Umur

h. Lifestyle

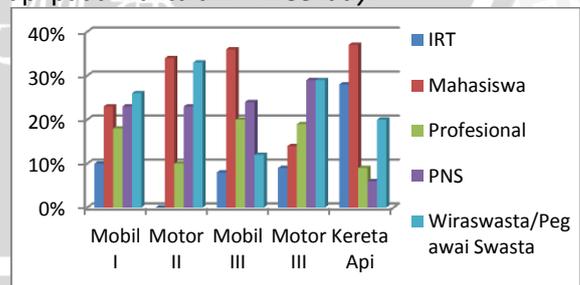
Lifestyle akan mempengaruhi seseorang dalam menentukan moda yang akan digunakan dikarenakan persentase pelaku perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi yang harus mengeluarkan biaya lebih dari Rp200.000 lebih banyak dibandingkan dengan pengguna kereta api.



Gambar 13. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Lifestyle

i. Pekerjaan

Pekerjaan mahasiswa paling banyak ditemui pada pengguna kereta api dikarenakan pada kondisi eksisting mahasiswa memilih untuk menggunakan kereta api untuk keperluan pulang ke rumah sehingga pengguna kereta api yang berasal dari mahasiswa akan ramai menggunakan kereta api pada waktu akhir *weekday*.

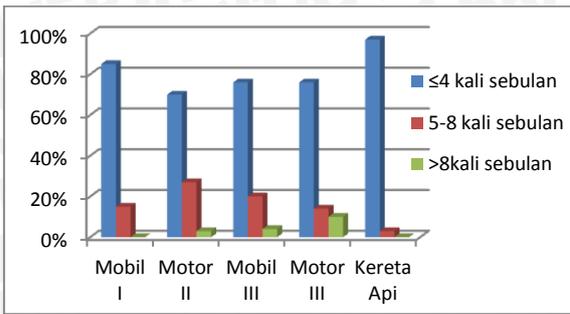


Gambar 14. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Pekerjaan

j. Frekuensi Pergerakan

Frekuensi pergerakan dari masing-masing moda paling banyak berasal dari pergerakan kurang dari sama dengan 4 kali sebulan yang artinya setidaknya dalam satu bulan mereka melakukan perjalanan rute Malang-Surabaya satu minggu sekali.





Gambar 15. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Frekuensi Pergerakan

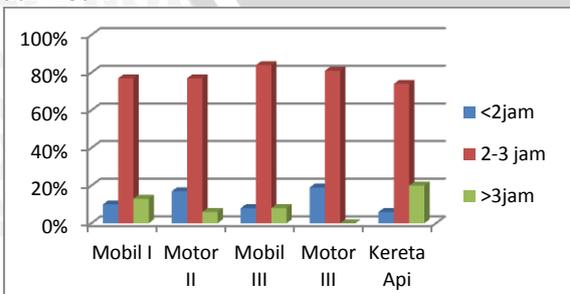
Perbedaan yang dapat dilihat dari frekuensi pergerakan antara kendaraan pribadi dengan kereta api adalah pada pengguna kendaraan pribadi masih dapat ditemukan frekuensi pergerakan lebih dari 8 kali sebulan yang tidak ditemukan pada pengguna kereta api. Hal ini dapat diartikan bahwa kendaraan pribadi merupakan moda yang lebih dipilih dibandingkan dengan kereta api oleh pelaku perjalanan yang sering melakukan perjalanan rute Malang-Surabaya.

3. Kelompok Karakteristik Moda Sistem Transportasi

Karakteristik moda sistem transportasi terdiri dari lama perjalanan, biaya perjalanan, dan kinerja pelayanan kereta api (keamanan, keselamatan, kemudahan, konsistensi waktu, kenyamanan, kesetaraan, ketersediaan rute, dan *headway*).

a. Lama Perjalanan

Pada 5 jenis responden yang diteliti lama perjalanan dengan persentase terbesar berasal dari lama perjalanan 2-3 jam, namun yang membedakan adalah pada pengguna motor lama perjalanan kurang dari 2 jam memiliki persentase terbanyak dibandingkan dengan moda yang lain, yaitu sebesar 17% dan 19%.



Gambar 16. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Lama Perjalanan

Banyaknya pengguna sepeda motor yang memiliki waktu tempuh kurang dari 2 jam merupakan keunggulan dari penggunaan

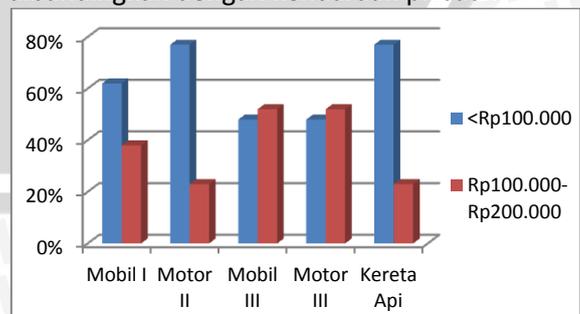
motor dikarenakan memiliki kecepatan yang lebih dibandingkan dengan kereta api bahkan mobil dikarenakan motor merupakan moda yang masih data menyaliip diantara kepadatan lalu lintas dibandingkan dengan mobil.

b. Biaya Perjalanan

Pada pengguna Mobil biaya perjalanan dengan persentase terbesar adalah biaya kurang dari Rp100.000 sebesar 62% sama halnya dengan pengguna MotorII sebesar 77%. Pada pengguna MobilIII dan MotorIII persentase antara biaya kurang dari Rp100.000 dan antara Rp100.00-Rp200.000 memiliki perbedaan yang tidak jauh berbeda, yaitu 52% dan 48%. Sedangkan pada pengguna kereta api persentase terbesar berasal dari biaya kurang dari Rp100.00 sebesar 77%.

Pada kondisi eksisting biaya dasar yang harus dikeluarkan untuk penggunaan kereta api hanyalah Rp12.000 persatu kali perjalanan, namun jika ditambahkan untuk biaya transportasi dari tempat asal ke stasiun dan sesampainya di stasiun tujuan ke tempat tujuan maka biaya perjalanan yang harus dikeluarkan menjadi lebih besar dibandingkan jika menggunakan kendaraan pribadi, terlebih lagi jika perjalanan yang dilakukan merupakan perjalanan yang dilakukan oleh banyak orang seperti perjalanan satu keluarga.

Pada kendaraan pribadi biaya minimal yang harus dikeluarkan hanya meliputi biaya bahan bakar, sedangkan untuk kereta api biaya perjalanannya lebih beragam seperti biaya tiket, biaya transportasi menuju stasiun dan perjalanan lanjutan, sehingga total biaya perjalanan dengan menggunakan kereta api memiliki kemungkinan menjadi lebih banyak dibandingkan dengan kendaraan pribadi.



Gambar 17. Persentase Pemilihan Moda Rute Malang-Surabaya Berdasarkan Biaya Perjalanan

c. Kinerja Pelayanan KA

persepsi pelaku perjalanan terhadap nilai pelayanan moda transportasi yang

tersedia dimulai dari 1 yang artinya pelayanan kereta api berada pada kondisi sangat buruk dan tidak memuaskan sampai pada 5 yang artinya pelayanan kereta api sangat baik dan sangat memuaskan. Berdasarkan **Tabel 2** dapat diketahui bahwa rata-rata modus penilaian pelaku perjalanan terutama bagi pengguna kendaraan pribadi untuk kinerja pelayanan kereta api berada pada angka 1-3, terutama untuk penilaian kemudahan, konsistensi waktu, kenyamanan, dan kesetaraan. Penilaian dengan angka 1-3 tersebut dapat diartikan bahwa kinerja pelayanan kereta api yang dinilai berada pada kondisi buruk dan tidak memuaskan. Penilaian pelaku perjalanan yang menganggap bahwa kinerja pelayanan kereta api masih buruk itulah yang menjadi salah satu alasan pengguna kendaraan pribadi lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kereta api.

Tabel 2 Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Kinerja Pelayanan Kereta Api

Kinerja Pelayanan KA	Modus Penilaian				
	Mobil _I	Motor _{II}	Mobil _{III}	Motor _{III}	KA
Keamanan	3	2	3	3	4
Keselamatan	2	4	3	3	4
Kemudahan	2	2	2	3	2
Konsistensi waktu	1	2	2	1	4
Kenyamanan	2	2	3	1	1
Kesetaraan	3	5	3	3	4
Ketersediaan rute	2	3	4	4	2
Headway	3	3	4	4	5

4. Kelompok Kebijakan Transportasi

Dari 5 kebijakan transportasi yang ada (kebijakan biaya pajak kendaraan, kebijakan biaya pembuatan SIM, kebijakan biaya parkir, kebijakan subsidi kereta api, dan kebijakan pembatasan kepemilikan kendaraan), pengguna kendaraan pribadi merasa bahwa kebijakan yang ada masih belum terlalu mengikat dan memberatkan dalam penggunaan kendaraan pribadi, terlihat dari modus penilaian yang kebanyakan bernilai dari angka 1 sampai dengan 3 sehingga masih memudahkan pengguna kendaraan pribadi untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum seperti kereta api.

Tabel 4. Penilaian Pelaku Perjalanan Terhadap Kebijakan Transportasi

Kebijakan Transportasi	Modus Penilaian				
	Mobil _I	Motor _{II}	Mobil _{III}	Motor _{III}	KA
Biaya pajak kendaraan	3	1	1	3	4
Biaya pembuatan SIM	2	1	2	1	4
Biaya parkir	3	3	3	2	4
Subsidi KA	1	1	1	1	4
Pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi	3	3	1	1	4

KESIMPULAN

Pengguna mobil (Mobil_I dan Mobil_{III}) lebih cenderung untuk melakukan perjalanan pada pagi hari pukul 06.00-10.00 sedangkan pada pengguna motor (Motor_{II} dan Motor_{III}) lebih cenderung memilih perjalanan pada pukul 14.00-18.00. Dari segi pekerjaan, IRT akan cenderung lebih memilih menggunakan mobil pribadi, baik dari responden Mobil_I, maupun Mobil_{III}, sedangkan motor pribadi (Motor_{II} dan Motor_{III}) cenderung lebih dipilih oleh mahasiswa. Selebihnya dari segi penilaian kinerja pelayanan KA, pengguna kendaraan pribadi menilai bahwa kinerja KA masih kurang baik dan kurang memuaskan, sedangkan dari segi penilaian kebijakan transportasi, kebijakan yang ada dianggap masih kurang mengikat dan membatasi dalam penggunaan kendaraan pribadi.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. (2014). *Statistika Jawa Timur*.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Airlangga.
- Najid. (2013). Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Nasional dan 6 Propinsi di Pulau Jawa Indonesia. *Jurnal Teknik Sipil*, 1-7.
- Novianti, D. (2013). *Jurnal Cakrawala*, 1-8.
- Novianti, D. (2013). Pemberdayaan Angkutan Umum Sebagai Salah Satu Faktor Penting Dalam Keberhasilan Pembangunan. *Cakrawala Vol. 8 No.1*.
- Novianti, D. (2013). Pemberdayaan Angkutan Umum Sebagai Salah Satu Faktor

Penting Dalam Keberhasilan Pembangunan. *Jurnal Cakrawala* , 1-8.

Pramyastiwi, D. E., Hadjanto, I., & Said, A. (2013). Perkembangan Kualitas Pelayanan Perkotaan Sebagai Angkutan Publik Dalam Rangka Mewujudkan Transportasi (Studi Pada PT KAI DAOP 8 Surabaya). *Jurnal Administrasi Publik I* (3) , 1-9.

Rangkuti, M. S., & Sugiri, A. (2014). Kajian Karakteristik Preferensi Penggunaan Moda tRnasportasi Pribadi dan Publik Kasus: Perjalanan Harian ke UNDIP Tembalang. *Jurnal Teknik PWK III* (4) , 1-15.

Sabeen, A. H., Anwar, A. E., & Anwar, Z. Z. (2012). Sustainable Public

Transportation in Malaysia. *International Journal of Engineering and Advanced Technology I* (5) , 1-4.

Dinas Perhubungan dan LLAJ Jawa Timur. (2012). *Tatrawil Jawa Tmur*. Surabaya.

Yamaguchi, K., & Yamasaki, K. (2012). High Speed Inter-City Transport System in Japan . *Discussion Paper Vol 17* , 1-36.

Fatma, A. I., & Saino. (2012). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Konsumen untuk Menggunakan Jasa Kereta Api Komuter Tujuan Lamongan-Surabaya. *Jurnal Pure* .

