

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berbagai kriteria tataguna lahan di perkotaan antara lain untuk perkantoran, perdagangan, pendidikan, tempat tinggal, dan berbagai kepentingan spesifik yang lain. Terbaginya wilayah menjadi berbagai peruntukan maka untuk melakukan aktifitas yang berbeda memerlukan pergerakan antar wilayah. Sarana dan prasarana transportasi menjadi sangat dibutuhkan dalam mengakomodasikan kebutuhan pergerakan orang antara lokasi yang satu menuju lokasi yang lain. Naiknya tingkat kemakmuran secara ekonomi masyarakat mendorong untuk memiliki kendaraan pribadi. Hal tersebut terjadi akibat kebutuhan akan mobilitas yang semakin tinggi namun tidak diimbangi dengan penyediaan fasilitas angkutan umum yang memadai (Ansusanto, 2012).

Dalam melakukan pergerakan, penduduk tidak hanya terbatas pada pergerakan dalam kota tetapi juga pada pergerakan ke luar kota. Dalam konteks pengembangan wilayah, keterkaitan suatu kota dengan kota lain serta wilayah di sekitarnya mengakibatkan jumlah pergerakan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan wilayah dan koridor perkembangan wilayah tersebut. Seiring dengan meningkatnya jumlah kebutuhan pergerakan tersebut dibutuhkan penyediaan (*supply*) sarana dan prasarana transportasi untuk dapat mengakomodasinya. Namun, kondisi yang terjadi justru sebaliknya. Penyediaan sarana dan prasarana yang terjadi tidak mampu mengakomodasi peningkatan jumlah permintaan, sehingga memunculkan berbagai permasalahan transportasi (Rizky, 2012).

Perencanaan tata ruang kota selalu akan merupakan proses dinamis yang menerus dan berkesinambungan, yang didalamnya mengandung pengertian bahwa peluang perubahan kebijakan harus selalu ditampung dan dilakukan perubahan pada setiap saat diperlukan (Rahmawati, 2014). Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi, ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang dengan ruang kegiatan yang lainnya (Tamin, 1997). Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang. Sistem transportasi yang baik merupakan salah satu kebutuhan yang penting dalam menunjang perkembangan dan kelancaran aktivitas sosial ekonomi

suatu kota, transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk terkendalinya keseimbangan antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem kelembangan. Sistem transportasi kota merupakan satu kesatuan dari pada elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan.

Transportasi di berbagai kota besar di Indonesia mempunyai jaringan transportasi umum yang sangat bervariasi, antara lain meliputi angkutan perkotaan, taksi, kereta api, kapal penyeberangan dan pesawat udara. Perpindahan moda transportasi terjadi ketika penumpang berpindah moda dari satu moda transportasi ke moda transportasi yang lainnya atau berpindah moda diantara dua pelayanan moda yang sama. Jika perpindahan antar moda transportasi tersebut dapat dibuat menjadi lebih mudah, lebih terjangkau, lebih cepat, lebih baik dan lebih nyaman, maka integrasi dan fleksibilitas dari jaringan secara keseluruhan akan berkembang dengan pesat. Orang melakukan perpindahan moda ketika tidak ada rute atau layanan angkutan yang langsung, terjangkau, dan nyaman didalam perjalanan mereka, atau ketika dengan melakukan perpindahan moda perjalanan mereka menjadi lebih cepat dan lebih mengesankan. Moda angkutan umum massal perkotaan dirancang untuk menyediakan layanan dengan pilihan jadwal yang bervariasi. Hal ini dikarenakan belum atau tidak adanya angkutan umum yang menyediakan layanan langsung maka perpindahan moda akan tetap dibutuhkan (Firmansyah,2015).

Mantra (2003) berpendapat bahwa motivasi seseorang untuk pindah adalah motif ekonomi. Motif tersebut sebagai pertimbangan ekonomi yang rasional. Mobilitas di perkotaan mempunyai dua harapan utama yaitu harapan untuk memperoleh pekerjaan dan harapan untuk memperoleh pendapatan yang lebih tinggi. Hal ini didominasi oleh adanya faktor yang mendorong seseorang untuk melakukan pergerakan yang berasal dari dalam dirinya. Oleh karena itu, arah pergerakan penduduk cenderung menuju ke pusat kota yang memiliki kekuatan – kekuatan tarikan yang relatif besar.

Kondisi tersebut terjadi pada wilayah Surabaya dan sekitarnya, dimana Berdasarkan PP Nomor 26 Tahun 2008 tentang RTRW Nasional dan Perda Nomor 5 Tahun 2012 tentang RTRW Propinsi Jawa Timur 2011-2031, Kota Surabaya yang merupakan bagian dari Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila ditetapkan sebagai kawasan yang berfungsi sebagai PKN di Propinsi Jawa Timur. Surabaya merupakan pusat pertumbuhan utama yang memiliki fungsi kegiatan heterogen sehingga menjadikan Surabaya sebagai pusat orientasi kegiatan penduduk yang tinggal di wilayah sekitarnya

seperti wilayah Sidoarjo. Kota Surabaya sebagai ibukota provinsi Jawa Timur terus mengalami pertumbuhan dan pergerakan yang sangat pesat sebagai kota Metropolitan. Kota Surabaya juga merupakan kota perdagangan, bisnis dan industri. Dengan kondisi seperti ini, tingkat pergerakan yang terjadi di kota Surabaya cukup tinggi karena banyaknya penglaju yang menuju kota Surabaya. Perkembangan Surabaya yang pesat memberikan dampak terhadap peningkatan interaksi antara Sidoarjo dan Surabaya. Fungsi wilayah Sidoarjo sebagai kawasan tempat bermukim menjadikan pilihan bagi penduduk untuk bertempat tinggal di Sidoarjo namun tetap beraktivitas di wilayah Surabaya. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya interaksi berupa pola pergerakan ulang-alik (*commuting*) penduduk di wilayah Sidoarjo menuju Surabaya. Berikut merupakan jenis-jenis pekerjaan penduduk wilayah Sidoarjo. Terdapat beberapa penduduk wilayah Sidoarjo yang memiliki pekerjaan di Kota Surabaya karena Surabaya sebagai kota metropolitan memiliki lapangan pekerjaan yang cukup berbasis perdagangan, perkantoran bisnis dan industri sehingga diminati oleh penduduk wilayah Sidoarjo. Kota Surabaya dilihat dari pola pergerakan penglaju dari wilayah Sidoarjo menuju Surabaya memiliki volume yang tinggi terutama pada *peak hour* menyebabkan terjadinya permasalahan kemacetan pada rute Sidoarjo – Surabaya. Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya Tahun 2012, jalur yang dilewati kendaraan pribadi dan umum pada rute Sidoarjo – Surabaya memiliki tingkat *Level of Service* yang tinggi yaitu pada Jalan Ahmad Yani, Wonokromo, Darmo dan Urip Sumoharjo.

Sebagai Kota Metropolitan yang berkembang dengan pesat muncul beberapa isu strategis terkait perkembangan transportasi di Surabaya, diantaranya yaitu pesatnya pertumbuhan kendaraan pribadi terutama didominasi kendaraan roda dua, kondisi layanan angkutan umum dan prasarana transportasi dalam hal ini dapat dilihat dari tingkat *load factor* kendaraan umum kecil karena kurangnya minat penumpang menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan dalam hal kenyamanan, keamanan, keselamatan dan kecepatan, tidak adanya sistem integrasi pelayanan angkutan umum, kemacetan lalu lintas pada *peak hour*. Sarana angkutan/moda transportasi publik yang sering digunakan bagi para penglaju untuk melakukan pergerakan adalah moda bus dan kereta api komuter karena kedua moda tersebut memiliki keunggulan komparatif yang besar. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa moda bus dan moda kereta api merupakan moda yang melayani dalam pemenuhan kebutuhan pergerakan penglaju. Selain itu, Dari segi kapasitas moda kereta api lebih efisien dalam hal memindahkan manusia dan barang di dibandingkan moda bus, akan tetapi dari segi mobilitas moda bus dapat bergerak kapan saja, sedangkan moda kereta api

terbatas dalam hal jadwal keberangkatan. Namun, pada saat ini para penglaju pada umumnya masih menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan menuju tempat kerja sehingga menyebabkan terjadinya kemacetan pada rute Sidoarjo – Surabaya selain itu, kehadiran moda transportasi umum belum dapat menarik minat para penglaju untuk beralih menggunakan kendaraan umum dilihat dari rendahnya *load factor* pada moda transportasi umum yang melayani rute Sidoarjo – Surabaya yaitu moda bus dan kereta api.

Menurut Black (1981) aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan bagaimana lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan sebagaimana mudah dan susahya lokasi tersebut dicapai melalui sistem transportasi. Tata guna yang berbeda akan mempunyai aksesibilitas yang berbeda karena aktivitas tata guna lahan terdistribusi dalam ruang dan tidak merata dalam hal kuantitas (kapasitas) dan kualitas (frekuensi dan pelayanan moda angkutan). Dalam studi ini, perkembangan Surabaya yang semakin pesat memberikan dampak terhadap peningkatan interaksi antara Kota Sidoarjo dan Kota Surabaya. Fungsi kota Sidoarjo sebagai kawasan tempat tinggal/permukiman menjadikan pilihan bagi penduduk untuk bertempat tinggal di Sidoarjo namun tetap beraktivitas di wilayah Surabaya. Perpindahan pemilihan tempat tinggal tersebut mengakibatkan adanya pola pergerakan yang lebih jauh dalam melakukan aktivitasnya sehingga dapat diketahui. Maka dari itu, dirasa perlu untuk dilakukan studi pemilihan moda bus dan kereta api pada pergerakan penglaju Sidoarjo - Surabaya. Adanya pemilihan terhadap moda transportasi yang digunakan tentunya didasari kenyataan bahwa pelaku perjalanan mempunyai pertimbangan atau alasan tertentu untuk menentukan moda yang akan digunakan dalam perjalanannya dari segala atribut yang ada pada kedua moda tersebut.

1.2 Identifikasi Masalah

Adapun permasalahan yang akan diteliti pada lokasi studi, yaitu:

1. Terjadi kemacetan pada rute Sidoarjo – Surabaya dikarenakan intensitas kendaraan yang cukup tinggi terutama pada waktu *peak hour* pada pagi dan sore hari (Dishub kota Surabaya, 2012)
2. Kurangnya minat para penglaju menggunakan moda tersebut untuk melakukan perjalanan menggunakan angkutan umum karena suhu udara di dalam angkutan umum bus dan kereta api dianggap masih terlalu tinggi yaitu antara 30 – 35°C mengakibatkan (Hasil Survei, 2016)

3. *Load factor* moda angkutan umum yang melayani rute Sidoarjo – Surabaya pada umumnya rata – rata masih dibawah 50% (Organda Jatim, 2015 & Ganda Satria, 2015)
4. Sering terjadi adanya pelanggaran pelayanan moda bus dalam hal waktu tunggu oleh para supir karena menunggu penumpang di terminal lebih lama dari waktu yang ditentukan antara 5 – 10 menit (Hasil Survei, 2016)
5. Prilaku mengemudi supir bus yang mengemudi diatas kecepatan rata – rata dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dan sering terjadinya tindak kejahatan di dalam stasiun kereta api komuter menyebabkan kurang diminatinya kedua moda tersebut (sidoarjoterkini.com dan surabayaraya.com)
6. Keberadaan angkutan umum bus dan kereta api Sidoarjo – Surabaya belum mampu menarik minat masyarakat menggunakan moda tersebut, hal tersebut dikarenakan kurang optimalnya pengelolaan angkutan dalam hal kenyamanan dan keamanan pengguna didalam moda. (DLLAJ Provinsi Jawa Timur, 2015)

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana karakteristik pergerakan penglaju Sidoarjo – Surabaya?
2. Bagaimana model pemilihan moda bus dan kereta api pada pergerakan penglaju Sidoarjo – Surabaya?
3. Bagaimana probabilitas perpindahan moda dari kendaraan pribadi ke moda angkutan umum bus dan kereta api pada pergerakan penglaju Sidoarjo – Surabaya?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

1. Mengetahui karakteristik pergerakan penglaju Sidoarjo – Surabaya
2. Mengetahui model pemilihan moda bus dan kereta api pada pergerakan penglaju Sidoarjo – Surabaya
3. Mengetahui probabilitas perpindahan moda dari kendaraan pribadi ke moda angkutan umum bus dan kereta api pada pergerakan penglaju Sidoarjo - Surabaya

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang akan diperoleh dari hasil studi ini antara lain:

1. Manfaat bagi peneliti

Memberikan wawasan dalam pengembangan ilmu pengetahuan terutama mengenai permasalahan transportasi di kota besar dan kebutuhan moda transportasi sebagai moda angkutan penglaju.

2. Manfaat bagi Pemerintah Daerah

Pemerintah Daerah lokasi studi dapat menggunakan hasil studi ini sebagai bahan masukan untuk tingkat kepuasan masyarakat terkait pelayanan moda dan pemilihan moda bus dan kereta api pada pergerakan penglaju Sidoarjo-Surabaya yang akan dijadikan referensi/arahan terhadap kebijakan transportasi di masa yang akan datang.

3. Manfaat bagi Akademis

Hasil studi ini dapat memberikan masukan sebagai wacana dan bahan referensi untuk melakukan penelitian di bidang perencanaan khususnya penanganan permasalahan pemilihan moda transportasi antar kota dan wilayah pada pergerakan penglaju.

4. Manfaat bagi Masyarakat

Hasil perencanaan ini dapat memberikan wawasan akan permasalahan perkotaan khususnya preferensi masyarakat terkait pemilihan moda yang diinginkan bagi para pelaku pergerakan penglaju. Diharapkan penelitian ini mampu mengadopsi berbagai kepentingan sehingga dapat membantu memecahkan masalah dengan baik.

1.6 Ruang Lingkup Materi

1.6.1 Batasan Wilayah

Ruang lingkup wilayah yang dijadikan wilayah studi ini adalah jalur atau rute moda kendaraan pribadi mobil, kendaraan umum bus dan kereta api komuter yang menghubungkan wilayah Sidoarjo dan Kota Surabaya. Adapun alasan pemilihan lokasi studi Surabaya – Sidoarjo yaitu:

1. Kota Surabaya ditetapkan sebagai kawasan yang berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di Provinsi Jawa Timur dan mengalami pertumbuhan yang pesat dalam hal perdagangan, bisnis dan industri menimbulkan adanya daya tarik wilayah sekitarnya seperti Sidoarjo (RTRW Propinsi Jawa Timur 2011-2031)
2. Adanya pergerakan penglaju yaitu penduduk yang bertempat tinggal di wilayah Sidoarjo namun memiliki pekerjaan di Kota Surabaya (Hasil Survei Primer, 2016)
3. Wilayah Sidoarjo - Surabaya memiliki intensitas interaksi pergerakan yang tinggi terutama pada *peak hour* (Dishub kota Surabaya,2012)

4. Terjadinya permasalahan kemacetan pada jalur – jalur yang dilalui kendaraan dari wilayah Sidoarjo – Surabaya (Dishub kota Surabaya,2012)
5. Pelayanan transportasi umum yang disediakan pada rute Sidoarjo – Surabaya masih kurang diminati oleh masyarakat (DLLAJ Provinsi Jawa Timur, 2015)

Untuk mengetahui masyarakat yang melakukan pergerakan penglaju yaitu dengan cara menanyakan terlebih dahulu asal, tujuan dan jenis perjalanan terhadap responden yang berada pada wilayah studi. Adapun batas - batas pada wilayah lokasi studi dapat dilihat dalam **Gambar 1.1**.

Utara	: Selat Madura
Selatan	: Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan
Barat	: Kabupaten Gresik
Timur	: Laut Jawa

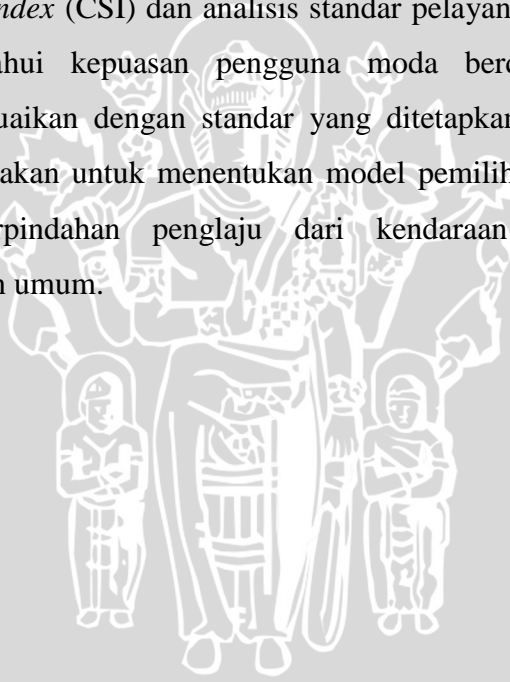
1.6.2 Batasan Materi

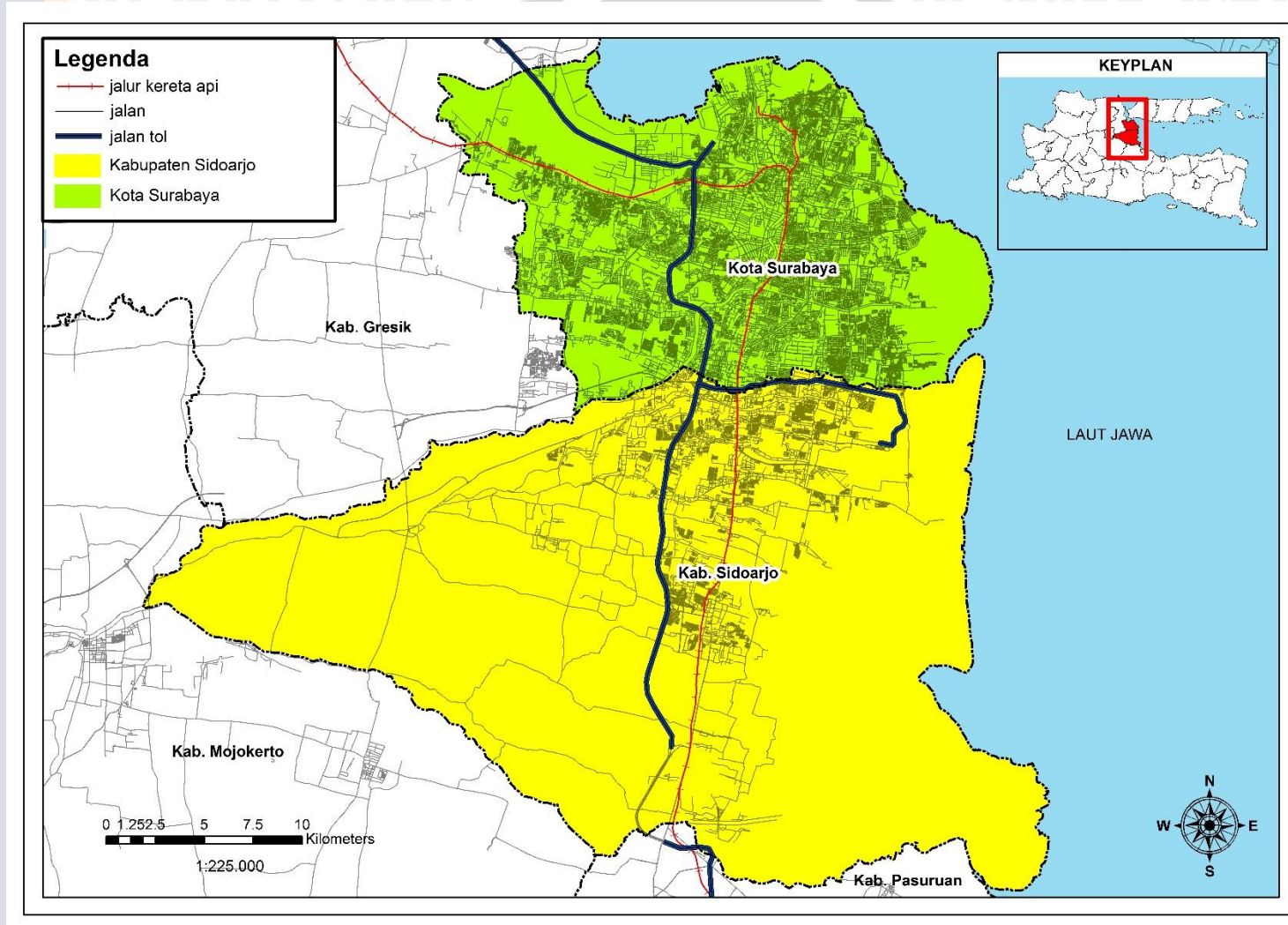
Pembatasan materi dilakukan agar proses penyajian tidak melebar dari tujuan studi serta untuk menyamakan persepsi mengenai pembahasan yang akan dibahas dalam studi ini. Adapun batasan materi yang dimaksud adalah:

1. Penelitian ini dilakukan pada karakteristik perjalanan dengan tujuan perjalanan bekerja dari Sidoarjo – Surabaya yaitu dengan satu perjalanan penglaju (ulang-alik) dimana melakukan perjalanan pulang-pergi pada waktu/hari yang sama karena tingginya interaksi antara kedua wilayah tersebut
2. Penelitian ini meneliti para penglaju dengan jenis perjalanan “*Single Trip*” karena pada jenis perjalanan ini pada umumnya dapat menggunakan moda angkutan umum sebagai moda transportasi yang digunakan dalam melakukan perjalanan
3. Penelitian ini mengkaji pemilihan moda kendaraan pribadi jenis kendaraan mobil karena tingkat pertumbuhan kendaraan mobil yang sangat tinggi menimbulkan permasalahan transportasi yaitu kemacetan pada rute Sidoarjo - Surabaya serta kendaraan umum, yaitu bus (P3) dan kereta api komuter Delta Ekspres tujuan Sidoarjo – Surabaya karena kedua moda tersebut dapat bersaing dalam memenuhi sarana moda transportasi kebutuhan pergerakan penglaju.
4. Penelitian ini menggunakan variabel dari teori serta studi terdahulu yang disesuaikan dengan kondisi eksisting yang ada berdasarkan hasil survei pada wilayah studi sebelumnya yaitu variabel karakteristik perjalanan yaitu, tujuan perjalanan waktu perjalanan, panjang perjalanan. Karakteristik pelaku perjalanan yaitu, pendapatan, kepemilikan kendaraan, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan,

pendidikan. Karakteristik pelayanan moda lama waktu perjalanan, biaya perjalanan, kenyamanan, keselamatan, keterjangkauan. Karakteristik prasarana yaitu, fasilitas ruang parkir, fasilitas ruang tunggu, fasilitas keamanan karena variabel tersebut memiliki rentang nilai yang sebanding pada kendaraan pribadi serta kendaraan umum bus dan kereta api komuter

5. Penelitian ini membahas mengenai pemodelan pemilihan moda penglaju Sidoarjo - Surabaya dalam bentuk model statistika dan matematika (persamaan). Pemodelan dilakukan untuk mengetahui probabilitas perpindahan penglaju dari kendaraan pribadi mobil beralih menggunakan kendaraan umum bus dan kereta api.
6. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan penglaju pada moda kendaraan pribadi sepeda motor serta kendaraan umum bus dan kereta api komuter. Analisis *Customer Satisfaction Index* (CSI) dan analisis standar pelayanan moda angkutan umum untuk mengetahui kepuasan pengguna moda berdasarkan persepsi penumpang yang disesuaikan dengan standar yang ditetapkan. Analisis regresi multinomial logit digunakan untuk menentukan model pemilihan moda penglaju serta probabilitas perpindahan penglaju dari kendaraan pribadi beralih menggunakan kendaraan umum.





Gambar 1. 1 Peta Lokasi Studi

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan menjelaskan tentang urutan dan isi setiap bab dalam penelitian.

BAB I Pendahuluan

Berisi tentang latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian yang mencakup ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, dilanjutkan dengan pembuatan kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Berisi tentang literatur yang menjadi acuan analisis data, penelitian sejenis yang menjadi penunjang penelitian, dan serta kerangka teori yang dibuat untuk memudahkan dalam mengidentifikasi dan pengaplikasian tiap-tiap teori yang dijadikan acuan dalam menganalisis tiap permasalahan.

BAB III Metodologi Penelitian

Berisi metode-metode yang digunakan dalam penelitian yang dimulai dari jenis penelitian, diagram alir penelitian, metode pengumpulan data, metode analisis data, dan desain survei yang berfungsi sebagai pedoman penelitian.

BAB IV Hasil dan Pembahasan

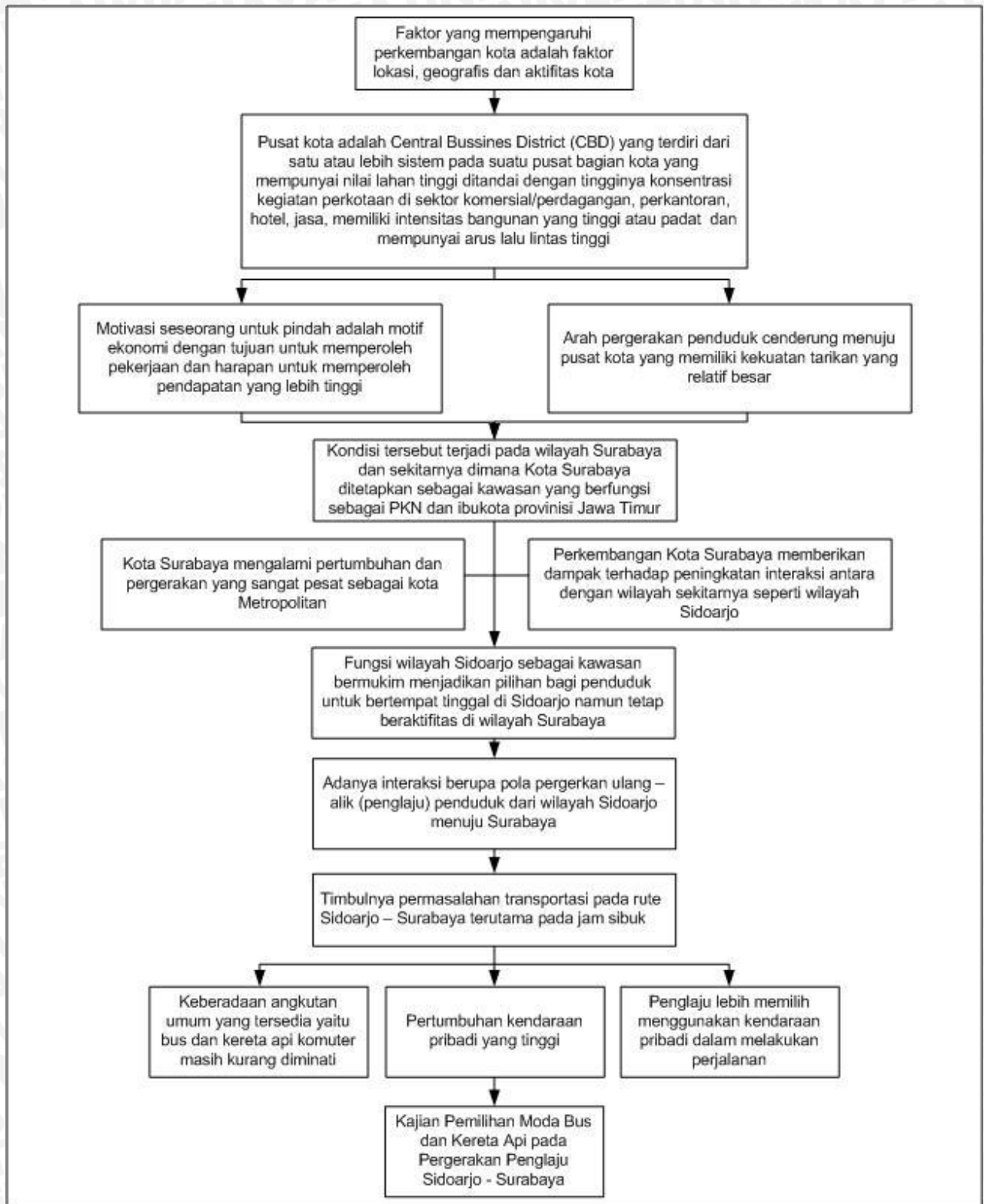
Berisi tentang hasil survei yang diperoleh di lapangan terkait karakteristik penglaju, tingkat kepuasan dan standar pelayanan minimum angkutan umum bus dan kereta api serta pemodelan pemilihan moda dengan probabilitas perpindahan pemilihan moda kereta api dan bus dari kendaraan pribadi sepeda motor

BAB V Kesimpulan dan Saran

Berisi tentang kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya serta saran yang dapat menjadi referensi penelitian selanjutnya.

1.8 Kerangka Pemikiran

Berikut pada **Gambar 1.2** merupakan alur dari kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini dengan tujuan untuk menjelaskan alur dari penelitian dari mulai hulu hingga hilir dari penelitian yang akan dihasilkan.



Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

- Halaman Sengaja Dikosongkan -

