

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta api adalah transportasi rel yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut penumpang maupun barang. Kereta api merupakan moda angkutan umum yang cukup banyak diminati oleh masyarakat. Hal ini dapat terlihat pada Gambar 1.1 berikut.

Bulan	Volume Lalu lintas Kereta Api Penumpang di Provinsi Sumatera Barat				Kereta Api (Jumlah Kereta)			
	2020	2019	2018	2017	2020	2019	2018	2017
Januari	140667	113198	95662	90609	624	682	332	372
Februari	125619	98458	98012	77977	754	616	336	336
Maret	89823	115987	99012	84770	86	742	378	372
April	15983	132545	109144	92052	624	840	374	360
Mei	-	95221	121982	100888	-	868	673	372
Juni	-	172538	149549	80273	-	840	660	360
Juli	-	140771	114412	103906	-	839	590	372
Agustus	45375	103608	107015	81720	248	868	660	372
September	34996	100762	116717	81861	240	972	644	349
Oktober	40103	110187	111557	87709	248	988	682	372
November	46681	116531	111250	88471	240	919	660	358
Desember	56262	175128	154859	118000	248	972	670	264
Tahunan	595509	1474934	1389171	1088236	3312	10146	6659	4259

Gambar 1.1 Data volume lalu lintas kereta api di Sumatera Barat

(Sumber : Sumbar.bps.go.id)

Berdasarkan Gambar 1.1, terlihat bahwa jumlah pengguna kereta api di Sumatera Barat dari tahun ke tahunnya mengalami peningkatan. Hal ini dikarenakan, kereta api merupakan moda transportasi yang murah, cepat, aman dan juga nyaman.

Kereta api di Sumatera Barat sudah ada sejak dahulu kala dari zaman penjajahan Belanda. Tujuan adanya kereta api pada zaman dahulu adalah untuk mempermudah dalam pengangkutan hasil bumi yaitu batu bara di Batang Ombilin, Kota Sawahlunto. Panjang jalur kereta api yang dibuat pada

masih terdapat bekas jalan rel. Pada saat ini, banyak dari jalur tersebut sudah tidak aktif atau tidak beroperasi lagi.

Pada saat ini, jalur kereta api yang aktif atau yang masih beroperasi di Sumatera Barat diantaranya adalah Pulau Air – BIM, Bukit Putus – Indarung, Lubuk Alung – Naras, dan duku – Bandara Internasional Minangkabau. Total panjang rel kereta api yang masih aktif ada 93 km dari 300 km panjang lintasan rel yang terdapat di Sumatera Barat. Masih terdapat 207 km lagi rel yang sudah tidak aktif lagi.

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi yang murah sangat potensial untuk dikembangkan. Pengembangan tersebut dapat menjadi penggerak utama dalam perekonomian baik itu bagi daerah maupun nasional. Untuk mewujudkan hal tersebut maka dilakukan pembangunan rel kereta api yang menitikberatkan pada pembangunan rel baru dan reaktivasi rel.

Kini, pemerintah sedang gencarnya mengembangkan perkeretaapian nasional salah satunya yaitu dengan reaktivasi jalur kereta api yang sudah tidak beroperasi lagi sejak lama di beberapa tempat yang ada di pulau Jawa dan Sumatera. Tujuan adanya reaktivasi ini salah satunya adalah untuk mengurangi kemacetan di jalanan. Salah satu rencana reaktivasi jalur kereta api ini adalah jalur Padang – Bukittinggi.

Bukittinggi merupakan salah satu kota besar yang ada di Sumatera Barat. Jarak dari Kota Padang ke Kota Bukittinggi adalah 95,7 km. Kota Bukittinggi hanya bisa diakses dengan perjalanan darat seperti menggunakan mobil ataupun motor. Topografi dari kawasan Bukittinggi yang merupakan perbukitan dapat menyebabkan kecepatan kendaraan yang ada di jalan raya mengalami perlambatan. Bagi pengendara yang berasal dari kota Padang untuk mengakses kota Bukittinggi ataupun sebaliknya, harus melewati area Pasar Tumpah Koto Baru. Pada area ini merupakan titik rawan terjadi kemacetan. Sehingga, waktu yang dibutuhkan untuk

menempuh perjalanan dari Kota Padang ke Kota Bukittinggi menjadi semakin lama. Hal tersebut terjadi karena besarnya hambatan samping seperti aktifitas jual beli dipinggir jalan dan banyaknya kendaraan yang terparkir dipinggir jalan yang berpengaruh kepada kecepatan kendaraan, kapasitas, dan kinerja jalan. Diperlukan alternatif untuk mengatasi hal tersebut.

Untuk menanggulangi hal tersebut, pemerintah memberikan solusi berupa reaktivasi jalur kereta api Padang – Bukittinggi. Sebab dengan adanya hal tersebut, dapat mengurangi kendaraan yang berada di jalan raya. Karena dengan adanya reaktivasi, masyarakat dapat memilih moda transportasi apakah menggunakan moda transportasi jalan raya atau memilih moda kereta api.

Dengan kondisi itu, perlunya diketahui bagaimana preferensi masyarakat terhadap reaktivasi jalur kereta api Padang – Bukittinggi pada masa mendatang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya terdapat beberapa permasalahan, diantaranya :

1. Bagaimana preferensi masyarakat terhadap kebijakan reaktivasi jalur kereta api Padang – Bukittinggi?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui preferensi masyarakat terhadap kebijakan reaktivasi jalur kereta api Padang – Bukittinggi. Sehingga, diperoleh dalam keadaan seperti apa masyarakat akan lebih cenderung untuk menggunakan kereta api.

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai referensi bagi pihak terkait untuk pengembangan jalur kereta api Padang – Bukittinggi.

1.4 Batasan Masalah

Bertolak dari identifikasi masalah di atas, dan mengingat banyaknya faktor yang mempengaruhi preferensi masyarakat terhadap reaktivasi jalur kereta api, maka penelitian ini dibatasi pada variabel tertentu yang dapat diamati dan diukur. Penelitian ini membatasi masalah, sebagai berikut :

1. Pengambilan data dilakukan terhadap pengguna moda transportasi rute Padang – Bukittinggi dan Bukittinggi – Padang.
2. Data untuk analisis preferensi pelaku perjalanan menggunakan *Teknik Stated Preference* (model utilitas moda) dengan *Skala Rating*.
3. Pengolahan data dan analisa data menggunakan regresi ordinal.

