BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak puluhan tahun yang lalu dalam konsep perencanaan transportasi, waktu yang dihabiskan untuk melakukan perjalanan selalu dipersepsikan sebagai waktu yang hilang (*wasted time*). Oleh karena itu, dalam berbagai perencanaan kebijakan transportasi, seperti peghitungan benefit dari sebuah proyek, jumlah waktu perjalanan yang dapat dihemat (*saving time*) menjadi ukuran utama. Waktu perjalanan dimasukkan sebagai komponen biaya (*cost*) dalam sebuah penanganan permasalahan transportasi yang kemudian diusahakan untuk terus ditekan dengan cara mempersingkat waktu perjalanan (Yosritzal 2016).

Menurut Lyon and Urry (2005) dengan meningkatnya kemajuan teknologi informasi, komunikasi dan multimedia saat ini dan didukung dengan kepemilikan *gadget* pribadi yang mempunyai kemampuan yang sangat canggih, dan harga yang terjangkau memicu potensi untuk memanfaatkan waktu produktif selama perjalanan. Lyons *et al.* (2007) berpendapat bahwa waktu perjalanan dapat dimanfaatkan untuk melakukan kegiatan kantor atau bisnis seperti membaca dan menulis email, berbelanja *online*, membuat presentasi ataupun menulis laporan. Pemanfaatan waktu perjalanan dengan melakukan kegiatan yang lebih produktif, sehingga perjalanan akan terasa menyenangkan (Lyons 2013).

Keuntungan demikian akan menjadi daya tarik yang sangat kuat bagi penumpang untuk lebih memilih angkutan umum ketimbang mengendarai kendaraan sendiri. Permasalahannya sejauh mana nilai manfaat dari aktifitas selama perjalanan ini lebih menguntungan dibandingkan dengan biaya yang harus dikeluarkan untuk membangun fasilitas pendukungnya. Penilaian tentang nilai manfaat ini tentu saja tidak hanya dilihat dari seberapa produktif seseorang selama perjalanan, namun juga bagaimana persepsi pengguna terhadap tingkat pelayanan angkutan tersebut ketika mereka memiliki kesempatan untuk memanfaatkan

waktu perjalanan secara produktif. Dengan memberikan fasilitas untuk mendukung melakukan hal yang positif waktu perjalanan di kereta bisa mengurangi waktu yang terbuang, diharapkan orang akan lebih terpacu untuk menggunakan kereta api dari pada moda transportasi lainnya.

Dengan berbagai macam pilihan moda transportasi yang ada di Kota Jakarta dan Kota Bandung, kereta api masih diminati oleh masyarakat, tidak hanya untuk perjalanan dalam kota, tetapi juga untuk perjalanan antar kota dan antar propinsi didalam Pulau Jawa. Berdasarkan data Statistik Transportasi DKI Jakarta tahun 2015 Katalog BPS No. 8301007.31 jumlah penumpang kereta api di Kota Jakarta pada tahun 2014 sebanyak 232.868.089 jiwa. Secara umum jumlah penumpang kereta api mengalami tingkat pertumbuhan sebesar 10,75 persen per tahun, dimana pertumbuhan terbesar terjadi pada penumpang Jabodetabek yaitu sebesar 13,80 persen pertahunnya. Sementara jumlah penumpang kereta api di Kota Bandung didapatkan dari Kota Bandung Dalam Angka Tahun 2015 Katalog No. 1102001.3273 sebesar 12.968.277 jiwa.

Sebagai pelaku perjalanan penumpang selalu memilih tansportasi yang paling menguntungan, baik dilihat dari segi ekonomi, efisiensi maupun tingkat pelayanan yang diinginkan. Dalam keadaan tertentu pemakai alat transportasi dalam melakukan perjalanan dapat memilih dari beberapa macam alat transportasi yang ada.

Guntur H. (2010) berpendapat bahwa faktor-faktor yang secara signifikan berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi adalah: kualitas perjalanan, *fleksibiltas* pelayanan, dan waktu perjalanan. Sedangkan biaya perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.

Menurut Laurentia dan Syafi'i (2013) variabel yang paling banyak berpengaruh dalam pemodelan pemilihan moda adalah waktu, dimana waktu mempunyai nilai koefisien yang paling besar dibandingkan dengan variabel lain, sehingga pertimbangan waktu merupakan faktor utama penumpang dalam

UNIVERSITAS ANDALAS
UNTUK KEDJAJAAN BANGSA

memilih suatu moda transportasi. Namun Menurut Cahya *et al.* (2013) kenyamanan justru menjadi variabel yang sangat berpengaruh dalam pemodelan pemilihan moda dalam penelitian mereka, semakin tinggi kenyamanan semakin tinggi probabilitas orang untuk memilih suatu moda transportasi, tarif justru tidak begitu berpengaruh. Sedangkan menurut Ryan dan Surbakti (2013) alasan penumpang untuk memilih moda justru seimbang antara keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.

Dengan membuat suatu pemodelan pemilihan moda dapat diketahui proporsi penumpang untuk menggunakan atau memilih suatu moda. Model pemilihan transportasi merupakan bagian yang sangat penting dari model perencanaan transportasi dan dalam pembuatan kebijakan transportasi.

1.2 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengembangkan model pemilihan moda kereta api.

Tujuan khusus penelitian adalah:

1. Untuk mengetahui aktifitas responden selama dalam perjalanan.
2. Untuk mengembangkan model pemilihan moda kereta api di Kota Jakarta dan Kota Bandung dengan menggunakan Metoda Stated Preference dengan mempertimbangkan aktifitas penumpang selama dalam perjalanan.

1.3 Manfaat

Dari penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran preferensi penumpang kereta api di Kota Jakarta dan Kota Bandung sehingga dapat dijadikan pedoman bagi pemerintah dalam pemilihan kebijakan antara mempersingkat waktu perjalanan atau meningkatkan fasilitas pendukung produktifitas selama perjalanan.

1.4 Batasan Masalah

Pembahasan dalam penelitian dibatasi sebagai berikut:

UNIVERSITAS ANDALAS
UNTUK KEDJAJAAN BANGSA

1. Yang menjadi pokok penelitian adalah mengeksplorasi manfaat waktu perjalanan dan mengembangkan model pemilihan moda kereta api.
2. Data yang digunakan adalah data mentah dari penelitian “Koreksi nilai waktu akibat aktifitas penumpang selama dalam perjalanan dengan angkutan umum”, oleh Yosritzal Tahun 2016. Data tersebut dikumpulkan menggunakan kuisioner. Lokasi survei adalah di Kota Jakarta dan Kota Bandung.
3. Pengolahan data survei berdasarkan karakteristik responden dan aktifitas responden selama dalam perjalanan, menyusun model pemilihan moda dan melakukan uji sensitivitas terhadap model tersebut.

UNIVERSITAS ANDALAS
UNTUK KEDJAJAAN BANGSA