

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu aspek terpenting dalam pembangunan lingkungan atau kota adalah transportasi. Karena itu, transportasi sangat penting untuk pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Dimana Transportasi adalah suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di dalamnya terdapat unsur pergerakan (movement). Infrastruktur jalan memegang peranan penting dalam transportasi karena merupakan infrastruktur utama yang mendukung kegiatan ekonomi. Seiring dengan meningkatnya perkembangan bisnis, maka pembangunan infrastruktur transportasi juga harus dilakukan karena hal tersebut akan memudahkan mobilitas penduduk dan mendorong perdagangan antar daerah.

Permintaan manusia akan keperluan transportasi bukanlah kepentingan langsung yang harus dicapai (maksud yang diinginkan). Sesungguhnya yang menjadi penyebab seseorang membutuhkan jasa transportasi adalah terdapatnya keinginan untuk mencapai/memenuhi maksud lain yang sebenarnya. Penyediaan transportasi hanya sebuah media perantara dalam mencapai maksud lain yang diinginkan (Miro, 2005).

Komponen pemilihan moda merupakan salah satu faktor yang sangat menentukan dalam mata pelajaran perencanaan transportasi. Salah satu hal yang akan dipikirkan seseorang sebelum melakukan suatu pergerakan atau traveling adalah apakah pergerakan tersebut akan dilakukan dengan menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum. Langkah yang paling krusial adalah pemilihan moda karena angkutan umum memberikan kontribusi signifikan terhadap berbagai kebijakan transportasi. Tidak ada yang membantah fakta bahwa angkutan umum menggunakan jaringan

jalan lebih efektif daripada angkutan pribadi (Tamin, 2000).

Angkutan umum yaitu sarana angkutan untuk masyarakat secara umum supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pelayanan angkutan umum sebagai sarana transportasi publik dibutuhkan untuk memenuhi mobilitas masyarakat, oleh karena itu diperlukan adanya sistem transportasi handal yang lebih baik. Hal tersebut didukung dalam Undang – Undang LLAJ No. 22 Tahun 2009 Pasal 158 yang menjelaskan bahwasannya pemerintah menjamin ketersediaan angkutan berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di Kawasan Perkotaan. Karena dengan adanya sarana angkutan umum maka dapat membantu memudahkan serta melancarkan segala aktivitas masyarakat yang sedang dilakukan. Selain itu angkutan umum juga dapat menggantikan angkutan yang menggunakan tenaga manusia atau binatang dengan suatu mesin yang didesain untuk melakukan fungsi demi mencapai tujuan yang sama. Semakin banyak dari masyarakat yang menggunakan kendaraan umum maka semakin efektif pula penggunaan jalan. Atau dengan kata lain angkutan umum merupakan salah satu alternatif untuk memecahkan masalah yang dihadapi hampir semua wilayah di Indonesia termasuk di Kota Depok.

Pada saat ini di Kota Depok melayani beberapa angkutan umum yaitu Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 37 ayat (1) Menjelaskan, angkutan trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap. Sedangkan pengertian angkutan tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dengan tidak terikat dalam jaringan trayek tertentu dengan jadwal pengangkutan tidak teratur. Angkutan umum dalam trayek yang melayani perjalanan di Kota Depok yaitu angkutan antar kota antar

provinsi(AKAP),angkutan kota dalam provinsi (AKDP), Bus Sekolah, Bus Rapid Transit (BRT), serta Damri. Sedangkan angkutan tidak dalam trayek yang melayani Kota Depok yaitu taxi bandara, travel dan ojek. Pemerintah Kota Depok melalui Dinas Perhubungan telah mengembangkan Bus Trans Margonda sebagai program angkutan umum massal yang lebih nyaman, aman, cepat dan murah. Bus Trans Margonda adalah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) yang mulai beroperasi pada tanggal 29 Maret 2021 di Kota Depok, Jawa Barat.Terdapat 6 armada BRT dengan kapasitas 20 orang penumpang ,serta Tarif yang diberlakukan adalah sebesar Rp. 7.000 sekali jalan. BRT ini juga memberlakukan metode pembayaran non-tunai yang bekerjasama dengan LinkAja, T-Money, OVO, Sakuku, Go-Mobile, Dana, dan GoPay. Di samping itu metode pembayaran tunai juga masih berlaku. Bus Trans Margonda melayani 1 trayek yaitu dengan rute Dari Terminal Depok menuju Terminal Jatijajar Jalan yang dilalui Terminal Depok → Jl. Gedoran Depok → Jl. MargondaRaya → Jl. Ir. H. Juanda → Jl. Raya Bogor → Jl. Jatijajar 1 → Terminal Jatijajar. Pelayanan angkutan umum yang baik sangat dibutuhkan mengingat jumlah penduduk yang cukup banyak dengan aktivitas hidup yang tinggi.

Transportasi yang handal, aman dan nyaman merupakan beberapa alasan penduduk di daerah perkotaan memilih moda transportasi yang akan memudahkannya dalam mencapai tempat tujuannya. Hal inilah yang menjadi akar permasalahan transportasi di Kota Depok dimana kondisi eksisting angkutan umum di Kota Depok masih kurang memadai dari segi kualitas dan kuantitas. Salah satu transportasi umum yang sering digunakan di Kota Depok adalah Bus Trans Margonda. Berdasarkan persepsi masyarakat terdapat beberapa permasalahan dari Bus Trans Margonda yaitu kedatangan bus selalu tidak tepat waktu dan kurangnya halte yang memadai.

Pada pelaksanaan pengoperasian angkutan umum di Kota Depok masih banyak ditemui berbagai kendala dan permasalahan, yaitu

rendahnya jumlah penumpang rata-rata harian pada trayek Sebanyak 7 penumpang sehingga faktor muat dari angkutan BRT masih rendah belum mencapai standar 70% dari kapasitas penumpang yang tersedia. Selanjutnya memiliki waktu antar kendaraan (Headway) yang lumayan cukup lama yaitu selama 120 menit dikarenakan keterbatasan armada yang dimiliki oleh angkutan umum yang berjumlah 6 kendaraan. Selain itu, aktivitas masyarakat yang beragam ditambah jumlah masyarakat di kawasan terminal yang merupakan salah satu pusat CBD yang tinggi menyebabkan tingginya pergerakan yang terjadi di kawasan tersebut. Pergerakan yang tinggi berdampak pula pada tingginya volume lalu lintas pada ruas jalan utama yaitu jalan Raya Margonda dan Jl. Ir. H. Juanda pada waktu-waktu tertentu. (PKL Kota Depok 2022).

Sehingga angkutan umum mulai ditinggalkan masyarakat dan beralih ke kendaraan pribadi yang banyak menggunakan ruang jalan. Hal ini dapat dilihat dari jumlah pengguna kendaraan pribadi di Kota Depok yang meliputi sepeda motor 1.228.880 unit dan mobil 246.934 unit sedangkan untuk transportasi publik seperti Bus, Micro hanya berjumlah 718 unit. (Kota Depok dalam Angka 2022).

Maka dari itu perlu adanya analisis pemilihan moda untuk mengetahui kecenderungan pemilihan moda masyarakat di Kota Depok. Apakah dalam melakukan pergerakan masyarakat cenderung menggunakan angkutan pribadi atau angkutan umum. Langkah awal yang dapat dilakukan adalah dengan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam melakukan pergerakan, terutama dalam hal pemilihan moda transportasi yang digunakan. Faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat menurut Tamin (2000) yaitu karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik perjalanan dan karakteristik sistem fasilitas transportasi. Kemudian untuk mengetahui kecenderungan pemilihan moda antara angkutan umum dan angkutan pribadi digunakan model logit biner. Hal ini dilakukan untuk menghindari permasalahan transportasi yang lebih kompleks di masa yang akan datang

maka diperlukan suatu perencanaan dan penanganan yang baik terutama untuk mengantisipasi kecenderungan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga dapat memberikan informasi kepada pemerintah dalam perencanaan/kebijakan transportasi yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan transportasi di Kota Depok.

Berdasarkan latar belakang tersebut, aspek pemilihan moda merupakan aspek perencanaan transportasi yang penting. Maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Model Pemilihan Moda Antara Bus Trans Margonda Dan Sepeda Motor"

1.2 Identifikasi Masalah

Melihat permasalahan di wilayah studi, maka didapatkan beberapa masalah yaitu sebagai berikut:

- a. Aktivitas masyarakat yang beragam menyebabkan tingginya pergerakan yang terjadi di kawasan tersebut. Pergerakan yang tinggi berdampak pada volume lalu lintas pada ruas jalan utama yaitu jalan Raya Margonda dan [Jl. Ir. H. Juanda](#) pada waktu-waktu tertentu.
- b. Dari segi kualitas dan kuantitas, bus trans margonda memiliki permasalahan yaitu kedatangan bus selalu tidak tepat waktu dan kurangnya halte yang memadai.
- c. Memiliki waktu antar kendaraan (Headway) yang lumayan cukup lama yaitu selama 120 menit dikarenakan keterbatasan armada yang dimiliki oleh angkutan umum yang berjumlah 6 kendaraan
- d. Rendahnya jumlah penumpang rata-rata harian pada trayek Sebanyak 7 penumpang sehingga faktor muat dari angkutan BRT masih rendah belum mencapai standar 70% dari kapasitas penumpang yang tersedia
- e. Tarif angkutan hanya Rp 7,000 dengan panjang trayek 11 km dari Terminal Depok Ke Terminal Jatijajar itu tergolong tidak terlalu mahal.

1.3 Rumusan Masalah

Agar penelitian ini lebih fokus dan terarah dalam proses pembahasan penelitian, maka berdasarkan uraian latar belakang di atas, peneliti merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah karakteristik pelaku perjalanan yang bisa mempengaruhi pemilihan moda transportasi angkutan umum pada rute terminal depok-terminal jatijajar?
- b. Bagaimana model pemilihan moda antara bus trans margonda dan sepeda motor?
- c. Apa saja faktor – faktor yang mempengaruhi pemilihan moda antara bus trans margonda dengan sepeda motor?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka Maksud dan tujuan dari penelitian ini yaitu untuk:

- a. Mengidentifikasi karakteristik masyarakat dalam pemilihan moda transportasi .
- b. Menentukan model pemilihan moda transportasi masyarakat dalam pergerakan perjalanan.
- c. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam pemilihan moda transportasi .

1.5 Ruang Lingkup

Adapun Ruang lingkup batasan masalah dalam penelitian ini untuk mempermudah dalam pengumpulan data, analisis, serta pengolahan data lebih lanjut yaitu:

- a. Daerah studi berada di kota Depok (Terminal Depok-Terminal Jatijajar).
- b. Pengguna jasa yang menjadi objek dalam penelitian ini terdiri dari pengguna sepeda motor dan penumpang bus trans margonda.
- c. Analisis yang dilakukan pada operasi bus trans margonda yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah menggunakan analisis metode logit

biner selisih dengan beberapa variabel yang mana lebih terfokus kepada bus trans margonda kota depok.