

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan dasar manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain (Warpani 2017). Selain itu, dapat dikatakan bahwa transportasi merupakan sektor tersier, yaitu sektor yang menyediakan jasa pelayanan kepada sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pertambangan, pendidikan, Kesehatan, pariwisata dan lainnya) (Adisassmita 2015). Transportasi sangat penting bagi kehidupan masyarakat karena transportasi yang mendukung manusia untuk berpindah tempat. Perpindahan orang dan/atau barang menggunakan lebih dari satu jenis moda transportasi dalam satu perjalanan tanpa hambatan merupakan transportasi intermoda (Brad Jones 2000). Transportasi intermoda atau antarmoda memiliki tempat perpindahan yang disebut simpul transportasi. Simpul transportasi adalah suatu tempat yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antar moda (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)).

Kota Cirebon adalah salah satu kota yang ada di Provinsi Jawa Barat. Kota Cirebon berbatasan dengan Sungai Kedung Pane di sebelah Utara, Sungai Banjir Kanal di sebelah Barat, Sungai Kalijaga di sebelah Selatan, dan Laut Jawa di sebelah Timur (Badan Pusat Statistik Kota Cirebon 2021). Kota Cirebon yang dijuluki sebagai kota perdagangan dan jasa memiliki pergerakan yang terbilang banyak karena kota ini memiliki letak yang strategis yaitu menjadi perbatasan antara Provinsi Jawa Barat dan Jawa Tengah. Hal tersebut dibuktikan dengan jumlah perjalanan di Kota Cirebon telah mencapai 1.126.623 perjalanan perhari (Tim PKL Kota Cirebon 2022). Kota Cirebon memiliki beberapa moda transportasi yang dapat digunakan oleh masyarakat dan memiliki peran penting dalam pengembangan serta pertumbuhan perekonomian kota. Dari banyaknya moda transportasi yang

tersedia, menghasilkan suatu jaringan transportasi serta membuat potensi bagi simpul transportasi yang ada di Kota Cirebon.

Terdapat 4 (empat) simpul transportasi di Kota Cirebon, salah satunya adalah Stasiun Cirebon atau sering disebut Stasiun Kejaksan Cirebon karena stasiun tersebut berlokasi di Kecamatan Kejaksan. Stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api). Stasiun juga digunakan sebagai tempat alih moda bagi para pengguna jasanya. Dikarenakan Stasiun Cirebon merupakan stasiun penghubung utama antara jalur kereta api lintas utara dan tengah pulau jawa, sehingga kereta yang melayani di Stasiun Cirebon cukup banyak. Dibuktikan dari data yang diperoleh di stasiun bahwa terdapat 52 jadwal keberangkatan kereta pada hari kerja dan 63 jadwal keberangkatan kereta pada hari libur (*weekend*).

Selanjutnya, berdasarkan data jumlah penumpang yang diperoleh dari Daop III Cirebon (Stasiun Cirebon), diketahui rata-rata harian penumpang yang naik dan turun di Stasiun Cirebon berturut-turut sebanyak 1.313 penumpang naik dan 983 penumpang turun sehingga totalnya adalah 2.296 penumpang per hari. Artinya stasiun ini cukup ramai perharinya. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Pasal 5 ayat 2, menyebutkan dalam penyusunan rencana umum jaringan trayek mempertimbangkan lima hal yang salah satunya adalah terminal yang tipe dan kelasnya sesuai dengan jenis pelayanan angkutan yang disediakan serta simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api, dan/atau wilayah strategis atau wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan.

Dari jumlah penumpang yang telah diketahui dan menandakan adanya bangkitan dan tarikan perjalanan di stasiun, maka perlu disediakan suatu angkutan lanjutan yang memiliki jaringan trayek dari dan menuju stasiun. Namun sampai saat ini, stasiun tersebut belum memiliki fasilitas yang terintegrasi seperti sarana moda lanjutan yang menghubungkan

stasiun dengan titik simpul transportasi lainnya di Kota Cirebon yang salah satunya dengan Terminal Tipe A Harjamukti yang berjarak ± 6 km. Padahal, terdapat rencana jaringan trayek angkutan orang yang salah satunya adalah rute bus pemandu moda meliputi Terminal Harjamukti – Stasiun Kejaksan – Stasiun Parujakan tertuang pada Peraturan Daerah Kota Cirebon Nomor 8 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Cirebon Tahun 2011 – 2031. Belum tersedianya moda lanjutan tersebut, mengakibatkan penumpang yang menggunakan jasa pelayanan Stasiun Cirebon cukup kesulitan untuk melanjutkan perjalanan sehingga penumpang menggunakan atau diantar jemput dengan transportasi online sebesar 34,2%, diikuti mobil pribadi sebesar 32,7%, sepeda motor sebesar 28,6%, dan yang terendah menggunakan angkutan lain (ojek pangkalan dan becak) hanya 4,4% (Tim PKL Kota Cirebon 2022). Untuk transportasi *online* pun tidak boleh beroperasi di dalam maupun di depan stasiun, mereka hanya boleh mengangkut penumpang dari titik lokasi yang telah disepakati dan biasanya cukup jauh dari area stasiun dikarenakan ada ojek pangkalan dan becak yang resah akan adanya transportasi *online* tersebut.

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi oleh penumpang dari maupun menuju stasiun tentunya secara tidak langsung berdampak pada lalu lintas di sekitar stasiun terutama pada akhir pekan (weekend) yang dimana perjalanan kereta api lebih banyak daripada hari kerja (weekday). Tak hanya itu, mahal nya biaya yang perlu dikeluarkan oleh masing-masing penumpang yang turun ataupun naik pada stasiun ini juga lebih banyak karena tidak adanya angkutan yang dapat mengakomodasi mereka dengan harga terjangkau.

Hal tersebut yang menjadikan penulis memiliki ide untuk mengangkat sebuah penelitian berjudul **“Perencanaan Angkutan Lanjutan di Stasiun Cirebon”** dengan tujuan yaitu mengatasi tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa dari simpul transportasi sehingga pengguna jasa mendapatkan kemudahan dan kenyamanan untuk beralih moda tanpa harus menunggu lama dan mengeluarkan biaya yang lebih mahal.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan permasalahan yang ada pada kondisi eksisting saat ini dan tertuang pada latar belakang, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yaitu sebagai berikut:

1. Belum tersedianya angkutan lanjutan dalam trayek dari dan menuju Stasiun Cirebon.
2. Tingginya penggunaan transportasi *online* dan kendaraan pribadi oleh penumpang dari dan menuju stasiun.
3. Adanya permintaan jasa angkutan penumpang dari Stasiun Cirebon ke wilayah dalam dan sekitar Kota Cirebon.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang ada, maka dapat dirumuskan permasalahan utama yang akan dikaji dalam perencanaan angkutan lanjutan di Stasiun Cirebon yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana biaya operasional kendaraan dan tarif yang sesuai untuk angkutan lanjutan yang direncanakan?
2. Berapakah jumlah permintaan terhadap pelayanan angkutan lanjutan di Stasiun Cirebon?
3. Bagaimana rute dari angkutan lanjutan yang akan disediakan?
4. Bagaimana rencana operasional dari angkutan lanjutan yang akan disediakan?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menyelenggarakan jasa pelayanan angkutan lanjutan di Stasiun Cirebon yang efektif dan efisien.

Tujuan utama dalam penelitian ini adalah menyediakan angkutan lanjutan di Stasiun Cirebon. Namun terdapat beberapa tujuan lainnya, yaitu sebagai berikut:

1. Menghitung biaya operasional kendaraan (BOK) dan menentukan tarif untuk angkutan lanjutan rencana;
2. Melakukan analisis jumlah permintaan layanan angkutan lanjutan rencana;
3. Menetapkan rute angkutan lanjutan rencana;

4. Melakukan analisis rencana operasional angkutan lanjutan rencana.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Agar dalam pembahasan penelitian lebih terfokus dan mencegah adanya bahasan diluar dari tujuan, maka perlu ditetapkan ruang lingkup penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Permasalahan yang dikaji adalah perencanaan angkutan lanjutan di Stasiun Cirebon.
2. Lokasi penelitian adalah di Stasiun Cirebon (Kejaksan).
3. Pada penelitian ini hanya mencakup terkait analisis biaya operasional kendaraan dan tarif angkutan, jumlah permintaan terhadap angkutan lanjutan, penentuan rute yang dilalui, serta operasional dari angkutan lanjutan rencana.

1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini tercakup dalam 6 (enam) bab dengan keterkaitan dan kesinambungan antar bab. Untuk memudahkan penulis dalam mendeskripsikan penelitian dan agar pembaca dapat memahami isinya dengan baik, maka skripsi ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Meliputi latar belakang, identifikasi masalah, pembatasan masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

BAB II : GAMBARAN UMUM

Berisikan tentang karakteristik wilayah studi, kondisi geografis dan administrasi, kondisi demografi, kondisi transportasi, dan wilayah kajian yang akan dibahas.

BAB III : TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan tentang uraian terkait konsep dan pengukuran dari teori dan aspek legalitas yang digunakan dalam melakukan analisa secara teknis.

BAB IV : METODOLOGI PENELITIAN

Berisikan tentang penjelasan dari prosedur dan urutan penulisan skripsi.

BAB V : ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

Berisikan tentang penjelasan hasil penelitian dan pembahasannya dari beberapa data yang telah dikumpulkan dan dianalisis.

BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dari pembahasan yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya serta memberikan saran sebagai solusi terbaik untuk pemecahan masalah.