

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan kegiatan perpindahan manusia maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan memanfaatkan sebuah wahana yang dikendalikan oleh manusia, hewan atau mesin. Dalam hal ini sejak zaman dahulu dikatakan sebagai kegiatan sehari-hari yang penting dalam suatu Masyarakat (Abdul Karim, 2023). Pengelolaan sistem transportasi harus dilaksanakan dengan cara terpadu untuk satu kesatuan sistem transportasi nasional supaya mampu menciptakan ketersediaan jasa transportasi yang seimbang beserta tingkat kebutuhan/permintaan, yang layak beserta biaya murah sehingga bisa dijangkau oleh seluruh rakyat (Haryono, 2010).

Kota Mojokerto tentunya memiliki peran yang begitu penting bagi perkembangan serta pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur. Peran tersebut yaitu meliputi jaringan transportasi (kereta api dan jalan) yang disebut sebagai penghubung wilayah metropolitan Jawa Timur merupakan gerbangkertosusila. Gerbangkertosusila yang akronim dari Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan merupakan kawasan metropolitan terpadat di pulau Jawa dan Kota Mojokerto sendiri merupakan daerah paling strategis dan menjadi titik persinggahan karena berada ditengah wilayah aglomerari tersebut, yang memiliki jumlah penduduk sebanyak 140.730 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 6.963,38 jiwa/km<sup>2</sup> (Badan Pusat Statistik Kota Mojokerto, 2023) dan jumlah pergerakan masyarakat yaitu sebanyak 575.565 perjalanan per harinya.

Angkutan umum merupakan salah satu moda transportasi guna mendukung kegiatan manusia selain angkutan pribadi. Salah satu moda alternatif yang menjadi pilihan oleh pengguna jalan dalam menunjang perjalanannya yaitu angkutan umum (Sugianto & Kurniawan, 2020). Menurut (Retnoningtyas & Handayeni, 2020) Bagian dari infrastruktur transportasi yang memiliki fungsi sebagai alat penunjang pergerakan orang dan juga barang ialah angkutan umum. Guna melayani perjalanan masyarakat di Kota Mojokerto, tersedia layanan angkutan umum yaitu Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), angkutan kota Lyn A dan Lyn B serta BRT Trans Jatim koridor II dan III.

Simpul transportasi di Kota Mojokerto terdiri dari Terminal Tipe B Kertajaya dan Stasiun Mojokerto. Sementara antara simpul satu dengan yang lainnya belum terintegrasi dengan baik. Stasiun Mojokerto merupakan pintu masuk utama moda kereta api yang melayani pergerakan orang dari luar Kota Mojokerto maupun yang hendak menuju wilayah Kota Mojokerto. Stasiun kelas besar tipe C ini melayani semua perjalanan Kereta Api Lokal maupun Jarak Jauh yang melintas pada jalur selatan dan tengah Jawa.

Sebagai satu-satunya stasiun yang aktif di Kota Mojokerto membuat banyaknya pengguna Kereta Api di Stasiun Mojokerto terbilang cukup tinggi. Hal ini merujuk pada data naik-turun penumpang PT.KAI Persero Daop 8 Surabaya bulan Januari-Oktober tahun 2023 di Stasiun Mojokerto mencapai 1.059.624 penumpang. Dimana rata-rata harian penumpang naik di Stasiun Mojokerto sebanyak 1472 penumpang per hari dan 1431 penumpang turun per hari. Sedangkan pada tahun 2022 sejumlah 818.953 penumpang, sehingga mengalami kenaikan jumlah penumpang yang relatif tinggi.

Tingginya jumlah penumpang kereta tersebut bersinggungan dengan penggunaan moda transportasi dari dan menuju stasiun yang didominasi menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan temuan di lapangan penumpang kereta api di Stasiun Mojokerto hanya mengandalkan kendaraan pribadi atau transportasi online. Hal ini disebabkan karena belum tersedia pelayanan angkutan umum yang melayani perjalanan pulang maupun pergi di Stasiun. Menurut data hasil survei wawancara penumpang, karakteristik penumpang dalam pemilihan moda transportasi di Stasiun Mojokerto, sebanyak 63% untuk kendaraan pribadi dan transportasi online sebanyak 37%. Timbulnya permasalahan kemacetan lalu lintas dikarenakan tingginya pemakaian kendaraan bermotor. Penggunaan kendaraan pribadi yang terlalu berlebih sendiri berdampak pada kemacetan lalu lintas dan lamanya perjalanan, serta masalah terkait konsumsi energi (Rahmatullah dkk., 2022).

Dalam memberikan pelayanan dan kemudahan akses serta menurunkan penggunaan kendaraan pribadi pada wilayah aglomerasi gerbangkertasusila, Pemerintah Provinsi Jawa Timur telah mengupayakan berbagai solusi salah satunya dengan menyediakan angkutan massal BRT Trans Jatim yang terpadu dengan angkutan massal lainnya di kawasan tersebut. Merujuk pada (Institute for Transportation and Development Policy, 2016) menuturkan BRT ialah bus yang berbasis sistem transit yang yang mengandalkan kecepatan, kenyamanan, terjangkau dan mampu mengakomodir mobilitas kegiatan urbanisasi. Trans Jatim merupakan sistem transportasi bus yang beroperasi secara efisien, terjangkau, dan dilengkapi dengan AC, berlokasi di sekitar wilayah Provinsi Jawa Timur. Bus Trans Jatim sendiri ialah bagian daripada program penerapan Bus Rapid Transit (BRT) di Indonesia (Ajeng dkk., 2023). Trayek BRT Trans Jatim yang beroperasi di wilayah Terminal Kertajaya Mojokerto terdapat 2 (dua) koridor yang masing-masing melayani rute Mojokerto-Surabaya yaitu Koridor 2 dan koridor 3 melayani rute Mojokerto-Gresik.

Meskipun pilihan moda transportasi umum di kawasan aglomerasi gerbangkertasusila beragam, akan tetapi belum dapat menjadikan sebagai moda utama yang dipilih masyarakat dalam melakukan pergerakannya. Agar dapat memberikan peningkatan minat Masyarakat dalam menggunakan transportasi umum, hendaknya antara simpul transportasi yang ada di Kota Mojokerto harus terintegrasi satu sama lain. Dengan demikian titik kunci kepuasan layanan Masyarakat dalam menggunakan kendaraan umum yakni bentuk pelayanan integrasi antarmoda pada suatu kawasan.

Integrasi antarmoda menjamin konsumen untuk mudah berganti jenis kendaraan sehingga konsumen memperoleh pelayanan yang andal (Fawwaz & Rakhmatulloh, 2021). Sedangkan dalam prakteknya dilapangan transportasi umum di Kota Mojokerto belum terintegrasi satu sama lain antara moda Kereta Api di Stasiun Mojokerto dengan Angkutan Kota maupun BRT Trans Jatim pada tiap kantong penumpang yang melewati rute dalam Kota sehingga masyarakat masih menggunakan kendaraan pribadi dalam menjangkau pelayanan pada Stasiun Mojokerto.

Implementasi pengembangan transportasi massal telah diterapkan diberbagai kota di Indonesia. Sebagai upaya dalam mengintegrasikan transportasi yang ada di Kota Mojokerto menurut Peraturan Menteri No. 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Pasal 53 ayat 3 dijelaskan bahwa angkutan massal berbasis jalan salah satunya patut didukung dengan angkutan pengumpan.

Hal ini dengan adanya angkutan pemadu moda dapat berdampak positif salah satunya yaitu kemudahan jangkauan masyarakat terhadap simpul transportasi. Dalam pemenuhan penyelenggaraan angkutan umum sesuai UU No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 138 bahwa penyelenggaraan angkutan umum oleh Pemerintah Daerah Kota Mojokerto wajib mencukupi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau dalam melayani trayek dari dan ke stasiun Mojokerto.

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan maka penulis melakukan penelitian mengenai **"Perencanaan Angkutan Pemadu Moda Stasiun Mojokerto dengan Terminal Kertajaya yang terkoneksi dengan Angkutan Massal BRT Trans Jatim"** dengan tujuan memberikan pelayanan transportasi di Kota Mojokerto yang saling terhubung dan memudahkan masyarakat dalam menjangkaunya.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah ditemukan, dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Belum tersedianya pelayanan angkutan pemadu moda yang melayani rute dari dan menuju Stasiun Mojokerto.
2. Berdasarkan data dari PKL Kota Mojokerto tingginya penggunaan kendaraan pribadi sebanyak 63% dan 37% merupakan pemilihan moda menggunakan ojek online oleh penumpang dan atau menuju Stasiun.
3. Tingginya Jumlah Penumpang Naik-Turun di Stasiun Mojokerto pada bulan Januari-Oktober tahun 2023 mencapai 1.059.624 mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2022 yang hanya sejumlah 818.953 penumpang. Dengan selisih peningkatan sebesar 240.671 penumpang, peningkatan penumpang ini

berpengaruh pada kondisi transportasi di Kota Mojokerto khususnya Stasiun Mojokerto sebagai satu-satunya akses keluar masuk.

4. Titik simpul dan angkutan umum yang ada di Kota Mojokerto tidak terintegrasi satu sama lain. Hal ini dengan adanya BRT Trans Jatim tujuan Kota Mojokerto tidak dapat terhubung pada Stasiun Kereta Api sebagai simpul transportasi.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah yang disebutkan diatas dapat disimpulkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana potensi permintaan angkutan pemadu moda di Stasiun Mojokerto?
2. Bagaimana sistem operasi transportasi dari angkutan pemadu moda yang direncanakan?
3. Berapa tarif pengoperasian angkutan pemadu moda jika beroperasi nantinya?

### **1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud dari penelitian ini yaitu merencanakan angkutan pemadu moda untuk melayani mobilitas masyarakat dari dan menuju Stasiun Mojokerto serta mengintegrasikan antara Stasiun dengan Terminal Kertajaya maupun BRT Trans Jatim. Penelitian ini guna memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Daerah Kota Mojokerto dalam Perencanaan Angkutan Pemadu Moda Stasiun Mojokerto.

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisa potensi permintaan angkutan pemadu moda di Stasiun Mojokerto.
2. Menganalisis sistem operasi transportasi dari angkutan pemadu moda yang direncanakan.
3. Menghitung tarif pengoperasian angkutan pemadu moda jika beroperasi nantinya.

### **1.5 Ruang Lingkup Penelitian**

Untuk memusatkan pembahasan penelitian dan mencegah penyimpangan dari tujuan, penting untuk menetapkan batasan ruang lingkup sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ini adalah Stasiun Mojokerto dengan titik awal dan akhir hingga Terminal Tipe B Kertajaya.
2. Ruang lingkup penelitian sebatas analisis permintaan dan operasional serta penyelenggaraan angkutan pemadu moda di Stasiun Mojokerto.

3. Dalam penelitian ini konsep operasional yang dianalisis meliputi penentuan rute, jenis dan spesifikasi kendaraan, jumlah kendaraan, penjadwalan berdasarkan SK Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJP/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.
4. Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 251 tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan Yang Diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi Atau Kompensasi Dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional.