

KARAKTERISTIK PENGGUNA KERETA API ANTAR KOTA DI JAWA TIMUR

Dwi sulastr¹, Atik Wahyuni^{2*}, Sri Wiwoho Mudjanarko²

¹Student, Magister Teknik Sipil, Universitas Narotama, Surabaya

²Lecturer, Magister Teknik Sipil, Universitas Narotama, Surabaya

sukmahaya@gmail.com, *atik.wahyuni@narotama.ac.id, sri.wiwoho@narotama.ac.id

ABSTRACT

Pada tahun 2018 jumlah total penumpang yang naik dari Stasiun Gubeng sebesar 2.456.426 penumpang dengan rincian penumpang kelas Eksekutif 704.985 orang, kelas Bisnis 233.860 penumpang, kelas Ekonomi 914.182 penumpang, dan kelas ekonomi lokal 606.399, sedangkan pada Januari 2019 sebanyak 978.346 penumpang. Mengingat kenaikan jumlah penumpang kereta api cukup tinggi, maka karakteristik pengguna kereta api harus diketahui untuk memberikan fasilitas yang sesuai. Dengan menggunakan metode deskriptif didapatkan informasi sebagai berikut, bahwa karakteristik pengguna kereta api pada umumnya merupakan pengguna kereta api dengan perjalanan jarak jauh dan mempunyai kebebasan untuk memilih jenis moda transportasi untuk memenuhi kebutuhan pergerakannya (*choice user*). Sedangkan untuk mengakses tempat pemberhentian kereta api (stasiun) sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi, hal ini dikarenakan penyediaan fasilitas parkir yang cukup luas dan keamanan yang terjamin selama berada di stasiun. Hal ini juga menunjukkan bahwa keterkaitan antar moda cukup tinggi dengan disertai tingkat aksesibilitas yang tinggi.

Kata kunci: Karakteristik pengguna, kereta api, Jawa Timur

1. PENDAHULUAN

Stasiun Gubeng merupakan stasiun terpadat dari 52 stasiun yang masuk wilayah kerja PT KAI Daop 8 Surabaya, dan pada tahun 2018 jumlah total penumpang yang naik dari Stasiun Gubeng sebesar 2.456.426 penumpang dengan rincian penumpang kelas Eksekutif 704.985 orang, kelas Bisnis 233.860 penumpang, kelas Ekonomi 914.182 penumpang, dan kelas ekonomi lokal 606.399 penumpang. Sedangkan jumlah penumpang kereta api di stasiun Gubeng pada Januari 2019 sebanyak 978.346 penumpang, dimana jumlah ini adalah jumlah penumpang kereta api tertinggi selama 3 tahun yang tercatat di stasiun Gubeng.

Mengingat kenaikan jumlah penumpang kereta api cukup tinggi, maka karakteristik penumpang yang disurvei bukan hanya penumpang yang datang dengan menggunakan angkutan kota saja, akan tetapi penumpang kereta api yang datang dengan menggunakan angkutan pribadi dengan pergerakan kiss and ride dan park and ride di stasiun gubeng. Hal ini dibutuhkan untuk mendapatkan gambaran yang jelas tentang karakteristik penumpang yang melakukan aktifitas di stasiun Gubeng yang nantinya dapat di gunakan sebagai bahan evaluasi fasilitas penumpang yang ada di stasiun Gubeng apakah sudah sesuai dengan karakteristik penumpang yang ada saat ini. Adapun beberapa fasilitas yang sudah tersedia saat ini diantaranya adalah berupa Ruang Tunggu di zona 2 yang dilengkapi dengan fasilitas tempat dan tersedia *charger* Hp, ruangan arena bermain anak, toilet dan posko kesehatan, taman stasiun dengan tugu patung hiu dan buaya sebagai ikon Surabaya dan ruangan khusus merokok yang berada di zona 3.

2. METODE PENELITIAN

Pengambilan sampel dalam penelitian ini merupakan perpenduan atau gabungan antara teknik sampling aksidental dengan purposive/ judgement sampling. Adapun pengolahan data hasil survey menggunakan analisis deskriptif atau memberikan gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku umum.

Penelitian ini dilakukan dengan cara survei responden pengguna kereta api yang melakukan perjalanan setiap hari dengan menggunakan kereta api antar kota dan dalam kota.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk memperoleh data primer dan data sekunder tersebut diatas dilakukan dengan cara :

1. Teknik Observasi yaitu melakukan pengamatan dan pencatatan yang sistematis mengenai situasi dan kondisi angkutan umum.
2. Teknik wawancara yaitu melakukan wawancara secara langsung terhadap responden pengguna kereta api untuk kelengkapan data penelitian.
3. Teknik angket yaitu menyebarkan kuesioner kepada responden pengguna kereta api sehingga mampu menjawab rumusan masalah dalam penelitian.

3. HASIL ANALISA DAN PEMBAHASAN

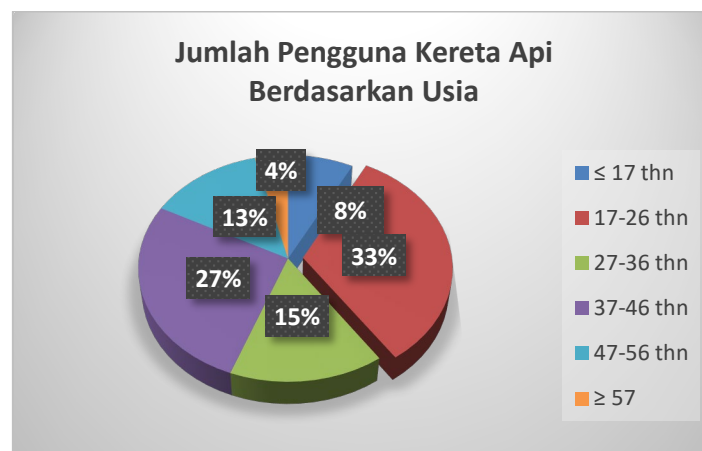
3.1 Karakteristik Responden

Karakteristik responden pengguna kereta api pada umumnya merupakan responden dengan perjalanan jarak jauh dan mempunyai kebebasan untuk memilih jenis moda transportasi untuk memenuhi kebutuhan pergerakannya (*choice user*). Sedangkan untuk mengakses tempat pemberhentian kereta api (stasiun) sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi, hal ini dikarenakan penyediaan fasilitas parkir yang cukup luas dan keamanan yang terjamin selama berada di stasiun. Hal ini juga menunjukkan bahwa keterkaitan antar moda cukup tinggi dengan disertai tingkat aksesibilitas yang tinggi.

3.1.1 Karakteristik Sosial Ekonomi

Karakteristik sosial ekonomi responden pengguna kereta api terutama yang melakukan aktivitas turun & naik di stasiun Gubeng perlu diidentifikasi untuk mengetahui umur, profesi, Pendidikan terakhir responden, penghasilan dan kendaraan pribadi yang dimiliki. Dari karakteristik sosial ekonomi responden dapat diperoleh beberapa kesimpulan bahwa hampir 75 % pengguna kereta api merupakan usia produktif, 33% merupakan pekerja, 50% pendidikan terakhir adalah SMA/SMK dengan tingkat penghasilan antara Rp 1,5 sampai dengan 4 juta sebanyak 44% dan 88 % mempunyai kendaraan pribadi berupa sepeda motor. Untuk lebih jelasnya mengenai persentase setiap karakteristik social ekonomi responden dapat dilihat dari Gambar 5.1 sampai dengan Gambar 5.5 berikut ini.

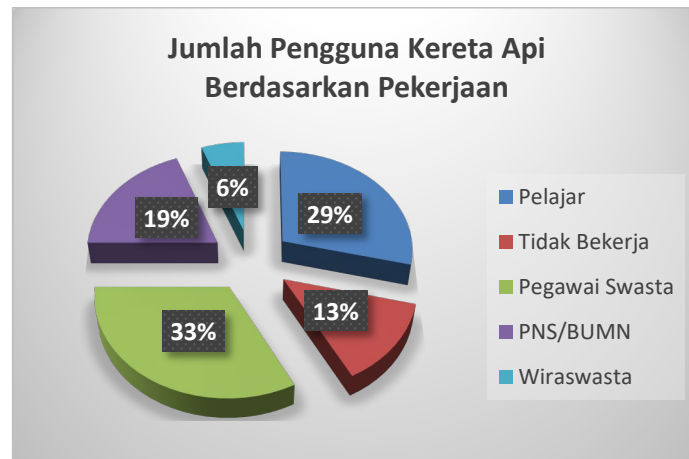
Dari Gambar 1 dapat dilihat bahwa sebanyak 33% pengguna kereta api berusia 17-26 tahun atau jika dijumlahkan usia produktif yang menggunakan kereta api sebanyak 75% sedangkan sisanya sebanyak 25 % adalah usia diatas 26 tahun, jika dilihat dari data diatas sangatlah wajar jika pengguna kereta api sebagian besar adalah usia produktif, dimana usia tersebut yang banyak melakukan pergerakan terutama untuk pergerakan jarak jauh. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 1 berikut ini.



Gambar 1. Jumlah Pengguna Kereta api Berdasarkan Usia

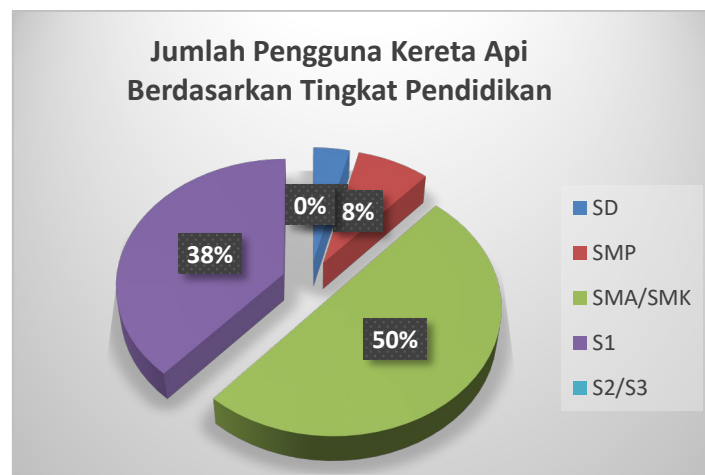
Dari Gambar 2 di ketahui bahwa pegawai swasta mendapatkan persentase tertinggi untuk pengguna kereta api yang ada saat ini yaitu sebanyak 33%, pelajar 29 % dan PNS/BUMN sebanyak

19%. Persentase jumlah pegawai swasta lebih banyak dibandingkan jenis pekerjaan lain, hal ini karena di kota Surabaya banyak berkembang kawasan industri yang keberadaannya banyak menimbulkan tarikan dan bangkitan pergerakan dari dan daerah sekitar, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2 dibawah ini.



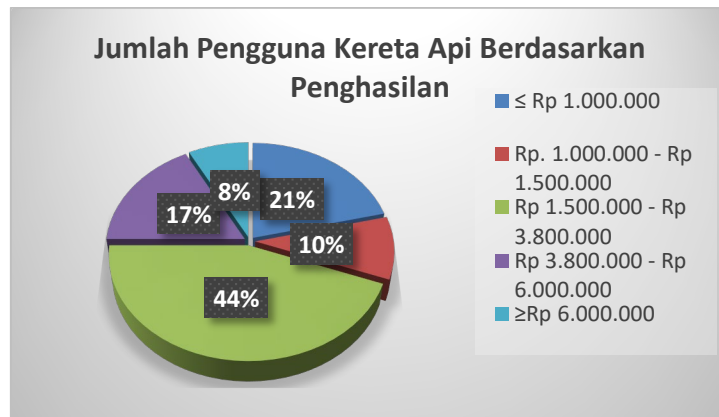
Gambar 2 Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Pekerjaan

Tingkat pendidikan pengguna kereta api sebagian besar atau sebanyak 50% adalah lulusan SMA/SMK Sederajat dan 38% lulusan S1 atau sarjana. Pengguna kereta api dengan tingkat pendidikan terakhir SMA/SMK cukup tinggi, ini dikarenakan di Indonesia umumnya dan di Kota Surabaya khususnya pendidikan terakhir masih di dominasi oleh lulusan SMA/SMK dan hanya sebagian yang melanjutkan ke pendidikan tinggi. Kota Surabaya yang merupakan kota metropolitan juga sebagai daya tarik kaum urban, dimana rata-rata pendidikan di daerah hanya setingkat SMA/SMK. Untuk lebih jelasnya persentase masing-masing jenjang pendidikan terakhir dapat dilihat pada Gambar 3 di bawah ini



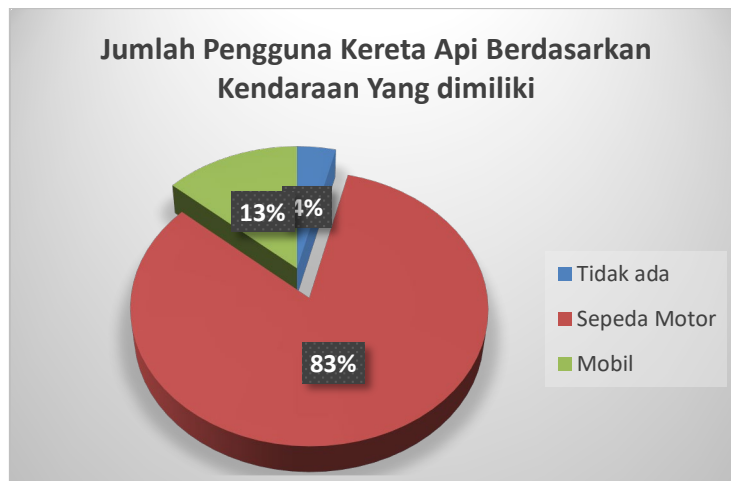
Gambar 3 Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Persentase penghasilan pengguna kereta api sebanyak 44% antara Rp 1.500.000 sampai dengan Rp 3.800.000, 21 % kurang dari Rp 1.000.000 serta 17 % antara Rp 3.800.000 sampai dengan Rp 6.000.000, jika dilihat dari data hampir 90 % pengguna kereta api berpenghasilan dibawah UMK kota Surabaya saat ini, yaitu sebesar Rp 4.050.000. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4 berikut.



Gambar 4 Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Penghasilan/Bulan

Jumlah kepemilikan kendaraan pribadi pengguna kereta api berupa sepeda motor sebanyak 83%, 13% mobil dan hanya sebagian kecil yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Kepemilikan kendaraan pribadi terutama sepeda motor sangat mudah dengan menggunakan fasilitas angsuran yang di berikan oleh perbankan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5 berikut ini.

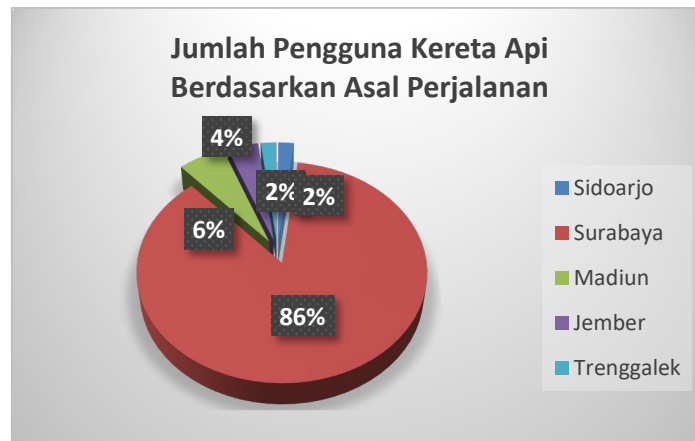


Gambar 5 Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Kendaraan Yang Dimiliki

3.1.2 Karakteristik Perjalanan

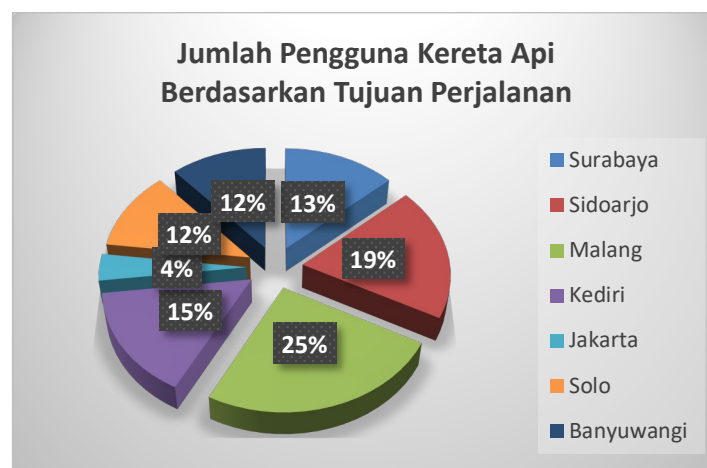
Pengambilan data karakteristik perjalanan pengguna kereta api yang berada di stasiun Gubeng dilakukan dengan mengidentifikasi asal perjalanan, tujuan perjalanan, maksud perjalanan (untuk keperluan apa melakukan perjalanan), waktu perjalanan jika menggunakan kereta api (mulai berangkat dari rumah hingga sampai ke tempat tujuan) dan frekwensi perjalanan setiap minggu dengan menggunakan kereta api. Dari survei karakteristik perjalanan ini didapatkan bahwa sebagian besar pengguna kereta api memulai pergerakan atau berasal dari wilayah Kota Surabaya sebanyak 86% dengan tujuan ke kota Malang sebanyak 25%. Adapun maksud perjalanan sebagian besar untuk kegiatan wisata/liburan sebanyak 71 %, waktu perjalanan lebih dari 3 jam sebanyak 52 % dan 86% persen frekwensi perjalanan menggunakan kereta api kurang dari 1 kali per minggu. Untuk lebih jelasnya untuk persentase masing-masing karakteristik perjalanan dapat dilihat pada Gambar 6 sampai dengan Gambar 10 dibawah ini.

Jumlah pengguna kereta api dengan asal perjalanan Surabaya sebanyak 86% dan sisa nya berasal dari kota yang ada di Jawa Timur yang melakukan perpindahan rute kereta api. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 6.



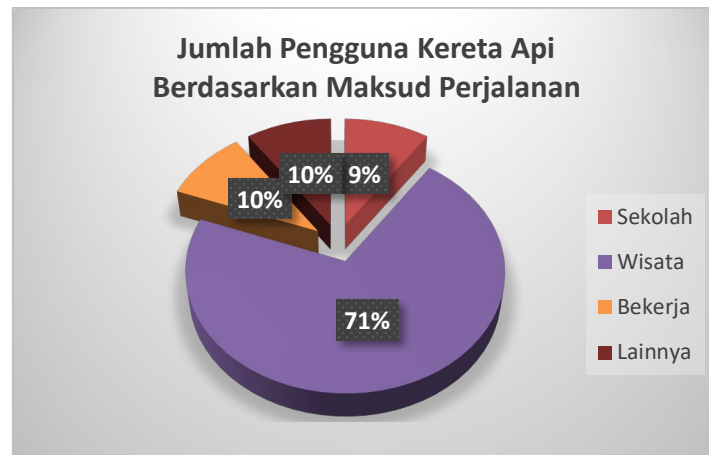
Gambar 6. Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Asal Perjalanan

Hasil survei pengguna kereta api yang berada di stasiun Gubeng Kota Surabaya 25 % mempunyai tujuan ke wilayah Malang dan sekitarnya, 19 % melakukan perjalanan jarak pendek ke kota Sidoarjo, 15 % menuju ke kota Kediri dan sekitarnya dan sisanya melakukan perjalanan jarak jauh (kota yang ada di luar provinsi Jawa Timur). Persentase pengguna kereta api jarak pendek lebih banyak dibandingkan yang melakukan perjalanan jarak Panjang, ini disebabkan karena banyaknya frekwensi keberangkatan kereta api commuter Surabaya-Sidoarjo yang berada di stasiun Gubeng. Persentase untuk setiap kota tujuan dapat dilihat dalam Gambar 7. berikut.



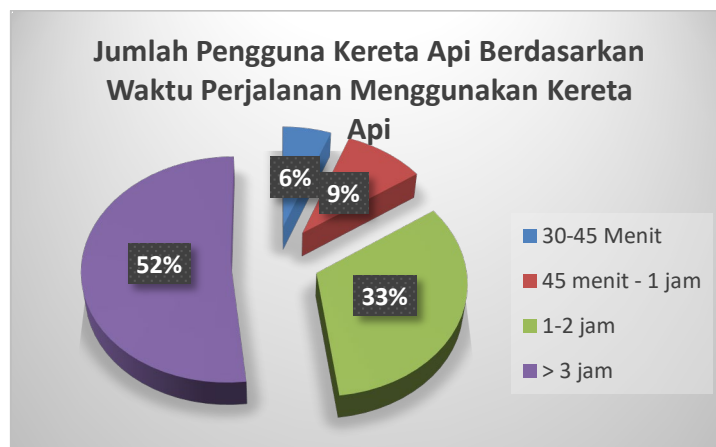
Gambar 7. Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Adapun maksud perjalanan pengguna kereta api yang berada di stasiun Gubeng lebih banyak di gunakan untuk keperluan wisata dengan persentase 71 %, dan untuk kegiatan sekolah, bekerja dan kegiatan lainnya masing-masing mempunyai persentase yang hampir sama. Persentase maksud perjalanan untuk tujuan wisata ini lebih banyak dibandingkan yang lain bisa disebabkan oleh kurang tepatnya jadwal keberangkatan kereta api atau kurangnya frekwensi keberangkatan kereta api yang sesuai dengan jadwal berangkat dan pulang kerja, lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 8 berikut



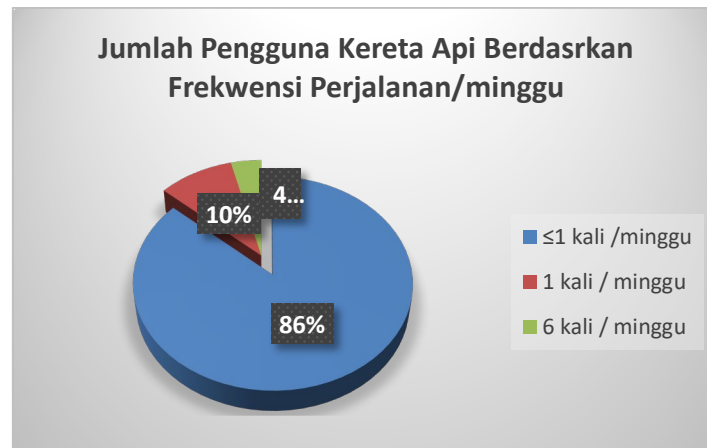
Gambar 8 Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Maksud Perjalanan

Sedangkan untuk persentase waktu perjalanan menggunakan kereta api paling banyak membutuhkan waktu perjalanan lebih dari 3 jam sebanyak 52%, waktu perjalanan yang dihitung adalah waktu dari awal perjalanan sampai akhir perjalanan. Waktu perjalanan yang dibutuhkan relatif lama dikarenakan penumpang memerlukan waktu tunggu untuk naik ke kereta api, untuk persentase pengguna kereta api dengan waktu perjalanan yang lebih cepat dari 3 jam dapat dilihat dalam Gambar 9 di bawah ini.



Gambar 9. Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Waktu Perjalanan Menggunakan Kereta Api

Dari hasil survei pengguna kereta api, frekwensi pengguna kurang dari 1 kali dalam seminggu memiliki persentase yang cukup tinggi yaitu 86% dan hanya 4% saja yang menggunakan kereta api hampir setiap hari, data ini menunjukkan bahwa kereta api masih harus memperbaiki keandalannya untuk bisa bersaing dengan moda angkutan umum jalan raya. Untuk lebih jelasnya mengenai frekwensi perjalanan yang lain dapat dilihat pada Gambar 10.



Gambar 10. Jumlah Pengguna Kereta Api Berdasarkan Frekwensi Perjalanan/Minggu

4. KESIMPULAN

- Pengguna kereta api pada umumnya merupakan pengguna kereta api dengan perjalanan jarak jauh
- Mempunyai kebebasan untuk memilih jenis moda transportasi pribadi dan transportasi untuk memenuhi kebutuhan pergerakannya (*choice user*).
- Pengguna kereta api untuk mengakses tempat pemberhentian kereta api (stasiun) sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi, hal ini dikarenakan penyediaan fasilitas parkir yang cukup luas dan keamanan yang terjamin selama berada di stasiun.
- Kemudahan untuk keterkaitan antar moda cukup tinggi dengan disertai tingkat aksesibilitas yang tinggi untuk sampai ke tempat tujuan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 27 tahun 2012 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan
- Badan Pendidikan dan Latihan Perhubungan Pusat Pendidikan dan Latihan Perhubungan Darat, 1995, "*Teknik Survei Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (16 JT + 56 JP)*", Jakarta.
- Brandt, D.R. 2000, *An Outside-In Approach to Determining Customer-Driven Priorities for Improvement and Innovation*, White Paper Series, Volume 2
- Departemen Perhubungan Darat, 2005, "*Pedoman Kriteria Transportasi Berkelanjutan*", Jakarta.
- Lloyd Wright, 2002, , "*Modul 3b Angkutan Bus Cepat*", Penerbit *Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit (GTZ)*, Jerman.
- Miro, Fidel, 2005, "*Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*", Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Munawar, A, 2007, "*Pengembangan Transportasi yang Berkelanjutan*", pidato pengukuhan jabatan guru besar pada fakultas teknik Universitas Gadjah Mada.
- Nasution, HMN, 1996, "*Manajemen Transportasi*", Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Salim, Abbas, 1993, "*Manajemen Transportasi*", Penerbit PT. Grafindo, Jakarta.
- Tamin, O.Z., 2000, "*Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*", Penerbit ITB, Bandung.
- Yafiz, M, 2002, "*Analisis Kinerja Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Pekanbaru*", Makalah Falsafah Sains Program Pasca Sarjana Institut Pertanian Bogor.