

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Malang dikenal sebagai Kota Pendidikan dan Kota Wisata, tak ayal hal ini mengakibatkan pertumbuhan penduduk di Kota Malang yang sangat pesat. Pada tahun 2000 tercatat Kota Malang memiliki jumlah penduduk 756.982 jiwa, kemudian pada tahun 2010 meningkat dengan laju pertumbuhan sebesar 0,81% menjadi 820.243 jiwa, dan terakhir bertumbuh lagi pada tahun 2018 dengan laju pertumbuhan sebesar 0,68% sebanyak 866.118 jiwa seperti yang dirangkum dalam Kota Malang dalam Angka dari Badan Pusat Statistik Kota Malang. Hal ini merupakan suatu bukti bahwa pertumbuhan di Kota Malang sangat pesat untuk kota seluas 110,06 Km².

Pertumbuhan yang sangat pesat ini sebenarnya memberikan keuntungan dalam hal ekonomi, namun pertumbuhan pesat yang tidak dibarengi dengan kesiapan suatu kota mengakibatkan berbagai masalah yang muncul pada suatu kota. Pada tahun 2017 Lembaga Riset Intrix menobatkan Kota Malang sebagai kota termacet ketiga se-Indonesia, Riset dari Lembaga Intrix yang menggunakan metode Scorecard 2017 menyebutkan bahwa pengendara Kota Malang harus menghabiskan waktu selama 45 jam dalam setahun di tengah macet dengan persentase kemacetan 23 persen. Pada jam sibuk kemacetan naik menjadi 27 persen dibandingkan diluar jam sibuk yaitu 24 persen. Dalam berita yang dilansir dari portal berita malangtimes Erik Setyo Santoso sebagai Kepala Badan Perencanaan, Penelitian dan Pengembangan Kota Malang mengungkapkan bahwa kemajuan kota yang pesat harus diimbangi dengan suatu sistem transportasi yang terencana.

Badan Statistik Kota Malang yang merujuk data dari Kantor Bersama Samsat Malang Kota menunjukkan data Kendaraan Bermotor, pada tahun 2012 kendaraan bermotor berjumlah 471.272 unit kemudian meningkat pada tahun 2013 sejumlah 487.187 unit, pada tahun 2014 meningkat menjadi 512.072 unit, pada tahun 2015 meningkat menjadi 548.581 unit, terakhir pada tahun 2016 sejumlah 567.719 unit.

Dengan bertumbuhnya jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun jelas akan sangat mengkhawatirkan dengan kapasitas ruas jalan yang sama lama kelamaan tidak akan kuat menampung pertumbuhan kendaraan bermotor, hal ini akan menimbulkan kepadatan lalu lintas sehingga menjadi permasalahan yang akan menimbulkan dampak pada sektor lain. Menurut kolomis dari Detik.com Dwi Esti Kurniasih fenomena ini belum ditambah dengan kendaraan yang masuk dari wilayah Kabupaten Malang, Kota Batu dan juga kendaraan yang dibawa oleh pendatang maupun mahasiswa dari kota asalnya. Fenomena ini sebenarnya sudah sangat terasa saat *rush hour* pada

saat pagi mulainya aktivitas sekolah dan kerja maupun saat sore hari saat semua orang pulang kerja maupun sekolah, hal ini bisa lebih parah saat hari libur dan musim libur.

Keadaan dari angkutan umum di Kota Malang dilansir dari portal berita Tribun Jatim, Oong Ngadiyono sebagai Kabid Angkutan Umum Dinas Perhubungan Kota Malang, angkutan kota memiliki *load factor* atau keterisian penumpang angkutan kota hanya 40%, jumlah trayek juga sudah turun dari sebelumnya 25 menjadi 19 trayek. Adanya inovasi ojek online menggerus eksistensi angkutan kota yang dikenal suka molor jadwal, namun inovasi yang diharapkan menjadi solusi juga ikut menyumbang beban di jalanan Kota Malang. Beberapa upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang melalui Dinas Perhubungan dan juga Polisi Lalu Lintas dengan upaya rekayasa lalu lintas dan pengaturan jalan satu arah namun hal tersebut bahkan hanya menjadi solusi jangka pendek untuk mengatasi kemacetan sesaat.

Pemerintah Kota Malang juga memiliki upaya lain dalam mengatasi kemacetan dalam Peraturan Daerah Kota Malang No. 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Pasal 14 Ayat 3 point b yaitu, mengadakan angkutan umum massal meliputi angkutan umum, bus metro, bus kota, dan kereta api komuter. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Astried Kharisma yang berjudul Persepsi Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur (Studi Kasus Pembangunan MRT Rute Koridor Selatan-Utara, Tahap 1, Lebak Bulus Jakarta Selatan, hasil dari penelitian menunjukkan bahwa masyarakat memiliki persepsi yang positif mengenai pembangunan MRT. Masyarakat optimis mengenai kehadiran MRT yang dinilai sebagai tombak perbaikan infrastruktur di Jakarta. masyarakat yakin bahwa pembangunan MRT akan berdampak ke arah yang lebih baik untuk Jakarta. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan bersifat sukarela dalam artian semampunya masyarakat dalam memberikan kontribusinya terhadap pembangunan dan sisanya adalah menjadi bagian dari tugas pemerintah. Hasil dari penelitian ini adalah tingkat partisipasi yang ditunjukkan masyarakat berada dalam kategori tinggi.

Dapat dilihat dari keberhasilan dari Kawasan Jabodetabek yang sudah menggunakan MRT dan LRT, kesuksesan ini membuat banyak pemerintah provinsi maupun kota lain contohnya Kawasan Puncak Bogor yang dilansir dari portal berita CNBC Indonesia, Kawasan Puncak Bogor selama ini menjadi destinasi wisata dan sudah lama berhadapan dengan masalah kemacetan ingin membentuk angkutan massal yang telah masuk dalam Perpres No. 55 Tahun 2018. Gubernur Jawa Timur Khofifah Indar Parawansa juga berencana untuk membangun LRT di Surabaya. Namun ada juga pembangunan LRT yang sepi pemakai seperti di Palembang, LRT di Palembang memiliki biaya operasional sebesar 10 miliar per bulan sementara pendapatannya hanya 1 miliar saja, ini berarti jumlah pengguna sangat kurang sehingga pendapatan dari penumpang tidak dapat menutupi biaya

operasional, jelas hal ini merupakan hal yang dapat merugikan pemerintah karena harus mengeluarkan subsidi setiap bulan namun pendapatan tidak dapat menutupi biaya operasional bahkan setengah dari biaya operasional. Hal ini yang ingin dicegah agar Kota Malang tidak mengalami kerugian biaya dan masalah yang makin menumpuk karena masalah kemacetan yang belum teratasi.

Keseriusan Kota Malang disampaikan oleh Walikota Malang dalam akun twitter pribadinya @sutiaji1946, Pak Sutiaji yang mengungkapkan bahwa Kota Malang akan melakukan uji kelayakan penggunaan LRT sebagai transportasi massal di Kota Malang pada tahun 2020. Menurut Reslyana dan Sapto dari Badan Penelitian dan Pengembangan Transportasi Armada dalam Jurnal Faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan *Light Rail Transit* di Yogyakarta menyatakan pengoperasian suatu moda tanpa didukung oleh kesediaan calon pengguna untuk menggunakan moda tersebut menjadi suatu indikasi kegagalan dalam perencanaannya. Untuk itu diperlukan suatu kajian terhadap faktor-faktor kualitas pelayanan LRT yang diharapkan oleh calon pengguna LRT terhadap LRT di Kota Malang, sehingga pada saat dioperasikannya penyedia jasa LRT sudah mengetahui layanan yang diharapkan oleh pengguna jasa LRT di Kota Malang.

1.2 Rumusan Masalah

Hal yang mendasari mengapa perlu diadakannya lintas rel terpadu atau LRT di Kota Malang telah dijelaskan pada latar belakang. Fokus utama untuk pengadaan LRT bukan apakah Kota Malang layak untuk diadakan LRT, pengoperasian suatu moda tanpa didukung oleh kesediaan calon pengguna untuk menggunakan moda tersebut menjadi suatu indikasi kegagalan dalam perencanaannya.

Dengan diadakannya penelitian ini dapat memberikan gambaran pelayanan yang dibutuhkan dalam pengoperasian LRT sehingga saat diadakannya penyedia jasa LRT sudah mengetahui layanan yang diharapkan oleh calon pengguna jasa LRT di Kota Malang. Berdasarkan rumusan masalah, dapat dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik calon pengguna LRT di Kota Malang?
2. Bagaimana tipologi calon pengguna LRT berdasarkan karakteristik calon pengguna LRT di Kota Malang?
3. Bagaimana faktor pelayanan LRT berdasarkan tipologi calon pengguna LRT di Kota Malang?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan merupakan hal-hal yang ingin dicapai pada sebuah penelitian dan sasaran merupakan langkah-langkah yang dilakukan guna mencapai tujuan dari penelitian.

1.3.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan mengetahui faktor pelayanan LRT berdasarkan tipologi calon pengguna LRT.

1.3.2 Sasaran

Untuk mengetahui faktor pelayanan LRT yang akan dioperasikan di Kota Malang, sasaran yang akan dicapai untuk mendukung tujuan adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik calon pengguna LRT di Kota Malang.
2. Mengidentifikasi tipologi calon pengguna LRT di Kota Malang.
3. Mengetahui faktor pelayanan LRT berdasarkan tipologi calon pengguna LRT di Kota Malang.

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Kota Malang merupakan salah satu daerah otonom dan merupakan kota besar kedua di Provinsi Jawa Timur setelah Kota Surabaya, serta Kota Malang merupakan kota dengan kepadatan tertinggi nomor 17 di Indonesia. Secara geografis wilayah Kota Malang berada antara 07° 46' 48" - 08° 46' 42" lintang selatan dan 112° 31' 42" - 112° 48' 48" bujur timur, dengan luas wilayah 110,06 km² dengan batas-batas sebagai berikut :

- Batas Utara :Kecamatan Singosari, dan Kecamatan Karangploso Kabupaten Malang
- Batas Selatan :Kecamatan Pakis, dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
- Batas Timur :Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang
- Batas Barat :Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang

Untuk mengetahui faktor-faktor pelayanan yang diharapkan oleh calon pengguna LRT maka perlu mengambil sampel masyarakat di wilayah Kota Malang.

1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Penelitian ini terbatas pada mengidentifikasi karakteristik calon pengguna LRT yang merupakan masyarakat yang ada di wilayah Kota Malang, dan mengetahui faktor-faktor yang diharapkan calon pengguna LRT. Angkutan massal yang dimaksud hanya kereta api komuter/LRT tidak termasuk angkutan umum, bus metro dan bus kota. Faktor yang diharapkan calon pengguna apabila LRT dioperasikan di Kota Malang yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api meliputi keselamatan, keamanan, kehandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan informasi, kemudahan fasilitas parkir, kesetaraan, keterjangkauan ongkos perjalanan, dan kemudahan menuju shelter .

1.5 Keluaran dan Manfaat

Dalam sub bab ini dibagi menjadi dua pembahasan yaitu keluaran yang diharapkan dan manfaat penelitian. Keluaran yang diharapkan merupakan hasil dari pencapaian tujuan dan sasaran, tujuannya adalah

mengetahui bagaimana keluaran yang dihasilkan dan apakah keluaran yang dihasilkan memiliki manfaat bagi penulis maupun stakeholder.

1.5.1 Keluaran yang Diharapkan

Keluaran yang diharapkan pada penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor pelayanan LRT apabila LRT telah dioperasikan di Kota Malang. Adapun sasaran yang akan dicapai untuk mendukung tujuan adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik calon pengguna LRT di Kota Malang.
2. Mengidentifikasi tipologi calon pengguna LRT di Kota Malang.
3. Mengetahui faktor pelayanan LRT berdasarkan tipologi calon pengguna LRT di Kota Malang.

Dengan diadakannya penelitian ini maka akan diketahui karakteristik calon pengguna LRT, dan mengetahui faktor pelayanan LRT, sehingga dapat memberikan gambaran pelayanan yang dibutuhkan dalam pengoperasian LRT, yang nantinya saat diadakannya LRT, penyedia jasa sudah mengetahui layanan yang diharapkan oleh calon pengguna jasa LRT di Kota Malang.

1.5.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini dibagi dalam 2 manfaat, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat menjadi referensi penelitian berikutnya yang memiliki tema maupun objek penelitian yang sama, mengetahui karakteristik dan tipologi calon pengguna LRT serta mengetahui faktor pelayanan LRT sebagai pertimbangan pengadaan LRT di Kota Malang agar menjadi solusi nyata untuk mengurangi kemacetan bahkan dapat menyelesaikan masalah kemacetan yang sedang terjadi di Kota Malang.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan kepada Pemerintah Kota Malang dalam hal:

- a. Masukan bagi Pemerintah Kota Malang dalam mengetahui karakteristik, tipologi calon pengguna LRT, dan faktor pelayanan LRT di Kota Malang.
- b. Membuat peraturan yang mendukung penggunaan angkutan massal untuk mengatasi kemacetan yang sedang terjadi di Kota Malang.

Peneliti berharap dengan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan Light Rail Transit di Kota Malang sehingga Kota Malang dapat mengatasi kemacetan yang menjadi masalah belakangan ini.

1.6 Sistematika Pembahasan

Dalam pembahasan penelitian “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kualitas Pelayanan LRT di Kota Malang” pembahasan dilakukan dengan sistematika pembahasan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, ruang lingkup, keluaran dan kegunaan yang diharapkan serta sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Pada bab tinjauan pustaka dijelaskan mengenai teori-teori yang digunakan berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan Light Rail Transit/LRT di Kota Malang.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab metode penelitian berisikan penjelasan mengenai jenis penelitian, metode pengumpulan data berupa pengumpulan data primer dan sekunder, metode pengambilan sampel, metode analisis data berupa metode yang digunakan dalam penelitian ini, dan tahapan pengerjaan analisis penelitian ini dari masing-masing sasaran penelitian.

BAB IV GAMBARAN UMUM

Menguraikan gambaran umum pada lokasi penelitian meliputi gambaran umum Kota Malang.

BAB V : ANALISA

Menguraikan analisa yang digunakan dalam penelitian ini yang meliputi analisa faktor.

BAB VI : PENUTUP

Menguraikan kesimpulan dan rekomendasi

Bagan 1.1 Kerangka Pikir

Latar Belakang

Menurut Andriansyah (2015) konsep transportasi berkelanjutan merupakan gerakan yang mendorong penggunaan teknologi ramah lingkungan dalam upaya memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat. Dalam konteks perencanaan kota, konsep ini diterjemahkan sebagai upaya peningkatan fasilitas bagi komunitas bersepeda, pejalan kaki, fasilitas komunikasi, maupun penyediaan transportasi umum massal yang murah dan ramah lingkungan seperti KA listrik maupun angkutan umum lainnya yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, khususnya di kawasan CBD.

Latar Belakang Masalah

Pada tahun 2017 Lembaga Riset Intrix menempatkan Kota Malang sebagai kota termacet ketiga se-Indonesia. Hal ini didukung fakta dari pertumbuhan pemilik kendaraan bermotor di Kota Malang bertambah setiap tahunnya. Riset dari Lembaga Intrix yang menggunakan metode Scorecard 2017 menyebutkan pengendara Kota Malang harus menghabiskan waktu selama 45 jam dalam setahun di tengah macet dengan persentase kemacetan 23 persen.

Beberapa upaya telah dilakukan oleh Pemkot Malang dengan upaya rekayasa lalu lintas dan pengaturan jalan satu arah namun hanya dapat mengatasi kemacetan sesaat, angkutan kota juga hanya memiliki *load factor* penumpang angkutan kota hanya 40%, jumlah trayek juga turun dari sebelumnya 25 menjadi 19 trayek.

Dalam RTRW Kota Malang 2010-2030 akan diadakan angkutan umum massal berupa kereta api komuter. LRT merupakan angkutan yang efisien, cepat secara waktu dan biaya. Pada wilayah Jabodetabek telah menggunakan MRT dan LRT. Hal ini banyak ingin diikuti oleh wilayah lain. Namun ada juga contoh LRT yang sepi pemakai di Palembang. Penelitian ini dibuat untuk mengetahui kesiapan Kota Malang berdasarkan minat masyarakat sehingga menjadi rencana yang tepat sasaran dan tidak menjadi masalah baru di Kota Malang.

Rumusan Masalah

Bagaimana karakteristik calon pengguna LRT di Kota Malang?

Bagaimana tipologi calon pengguna LRT di Kota Malang?

Bagaimana faktor pelayanan LRT di Kota Malang?

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan mengetahui faktor pelayanan LRT berdasarkan karakteristik dan tipologi calon pengguna LRT

Mengidentifikasi karakteristik calon pengguna LRT.

Mengetahui tipologi karakteristik calon pengguna

Mengetahui faktor pelayanan LRT berdasarkan tipologi calon pengguna di Kota Malang.

Peta 1.1 Peta Administrasi Kota Malang

