

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Kemajuan suatu wilayah dapat dilihat dengan bertambahnya jumlah penduduk dan berbagai aktivitas pergerakan. Kebijakan transportasi dan penataan ruang wilayah merupakan media penting bagi penduduk yang terlibat dalam berbagai kegiatan pembangunan dan pengembangan wilayah. Terdapat kelemahan dalam sistem pengaturan tata guna lahan dalam strategi pengembangan transportasi di beberapa kota, sehingga menimbulkan masalah baru seperti *urban sprawl*, kemacetan, kecelakaan dan polusi udara.

Tamin (2000) menyebutkan bahwa penting untuk memahami transportasi dalam berbagai cara. Pertama dan terpenting, berfungsi untuk menciptakan pergerakan lalu lintas dan moda transportasi yang didasarkan pada keselamatan dan keamanan; kedua berfungsi sebagai komponen penghubung semua moda transportasi lainnya; dan ketiga, berfungsi untuk mengembangkan semua daerah terpencil dalam rangka mengembangkan semua daerah terpencil untuk memastikan bahwa pembangunan nasional didistribusikan secara merata.

Daerah Istimewa Yogyakarta terletak di bagian selatan pulau Jawa dan berbatasan dengan provinsi Jawa Tengah dan Samudera Hindia. Provinsi ini memiliki luas wilayah 3.185,80 km<sup>2</sup> yang terdiri dari satu kota dan empat kabupaten, yang dibagi lagi menjadi 78 kepanewon/kemantren, dan 438 kallurahan/kelurahan. Lautan

Indonesia membatasi bagian selatan Provinsi DIY, dan batas lainnya adalah Provinsi Jawa Tengah, antara lain timur laut Kabupaten Klaten, Kabupaten Wonogiri Tenggara, Kabupaten Purworejo Barat, dan Laut Utara Kabupaten Magelang Barat.

DIY dikenal sebagai pusat perjuangan, pendidikan, dan kebudayaan. Posisi geostrategis Yogyakarta yang berada di tengah pulau Jawa menjadi keuntungan karena menjadi pintu masuk tempat wisata di Jawa Tengah. Keterhubungan DIY dengan wilayah lain di Indonesia menjadikannya sebagai pusat pertumbuhan dan layanan khususnya di bagian selatan Jawa Tengah. Sebagai salah satu Destinasi Wisata (DTW) utama di Indonesia, keberadaan Keraton, Candi, dan pasar tradisional menjadi bagian dari keunikan yang menarik wisatawan. Di Kabupaten Sleman terdapat Bandara Adisutjipto, Kebun Binatang Gembira Loka, Candi Kalasan, dan Candi Ratu Boko, serta beberapa perguruan tinggi negeri maupun swasta. Selanjutnya Yogyakarta juga memiliki Jalan Malioboro, Tugu Pal Putih, Wisata Sosromenduran, Pasar Bringharjo, Museum Benteng Bredeburg, dan Museum Sonobudoyo.

Jumlah penduduk Yogyakarta pada tahun 2020 sebanyak 3.669.000 jiwa yang diketahui dari BPS D.I Yogyakarta (2021). Seiring dengan daya tarik Yogyakarta dan laju pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat maka kebutuhan pelayanan transportasi juga ikut meningkat. Hal tersebut menjadi salah satu sebab jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta terus mengalami peningkatan seperti yang ditampilkan pada Tabel 1.1 di bawah ini.

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan

<b>Tahun</b>	<b>Mobil Penumpang</b>	<b>Bus</b>	<b>Truk</b>	<b>Sepeda Motor</b>	<b>Total</b>
2018	158.972	3.655	43.678	1.203.535	1.409.840
2019	168.114	5.041	47.372	1.354.547	1.575.074
2020	171.824	4.754	46.817	1.352.758	1.576.153

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi D.I Yogyakarta (2021)

Salah satu tren penting dalam transportasi global adalah peningkatan jumlah orang yang mengendarai kendaraannya sendiri. Terdapat pertimbangan sosial dan budaya yang kurang mendukung dalam menjaga keseimbangan transportasi. Banyak teknik yang harus digunakan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat, terutama di bidang transportasi, karena kendaraan pribadi terus bertambah jumlahnya dengan laju yang cukup mengkhawatirkan.

Seperti yang ditunjukkan Tamin (2000), kurangnya fasilitas dan infrastruktur transportasi yang layak, urbanisasi yang cepat yang disebabkan oleh ekspansi ekonomi, standar hidup pengguna, lalu lintas yang padat dan jarak perjalanan yang jauh, dan sistem perencanaan transportasi, semuanya merupakan penyebab yang berkontribusi dalam permasalahan transportasi. Ada masalah dengan efisiensi transportasi. Kemacetan, keterlambatan, kecelakaan, masalah kesehatan, dan banyak masalah lingkungan adalah akibat langsung dari masalah ini.

Manajemen lalu lintas yang baik diperlukan untuk pengembangan ekonomi lokal, menurut Mavoja dkk. (2012). Peningkatan emisi gas rumah kaca, kemacetan transportasi, dan kecelakaan berkontribusi terhadap polusi udara sebagai akibat dari

peningkatan mobilitas. Jika pertumbuhan kendaraan melebihi perluasan jaringan jalan, sistem tidak akan berfungsi dengan baik. Pendekatan dengan terus membangun jalan baru atau memperlebar jalan yang sudah ada bukan solusi yang tepat, tetapi ini akan membutuhkan lebih banyak uang serta akan mengarah pada peningkatan penggunaan kendaraan pribadi.

Pertumbuhan suatu wilayah dapat didorong oleh keberadaan infrastruktur transportasi yang berkembang dengan baik. Masih ada sejumlah masalah transportasi yang perlu ditangani di banyak negara berkembang, termasuk Indonesia. Infrastruktur transportasi (*supply*) perlu diimbangi dengan permintaan (*demand*), seperti kurangnya sarana transportasi umum dan infrastruktur jalan yang tidak dapat mengimbangi perkembangan penduduk.

Dinas Perhubungan Provinsi D.Istimewa Yogyakarta (2020), mengatakan bahwa untuk mengurangi kemacetan dan mengurangi jumlah polusi diperlukan moda transportasi umum. Namun beberapa faktor yang mempengaruhi minat masyarakat terhadap angkutan umum menurut Van Lierop dkk.(2018), seperti persepsi akses kendaraan pribadi yang lebih mudah. Akibatnya, Dinas Perhubungan Provinsi DI Yogyakarta (2020), menyebut faktor-faktor seperti persepsi masyarakat terhadap kendaraan pribadi, integrasi moda yang terbatas, ketidakmampuan mengakses angkutan umum, dan ketersediaan angkutan ilegal sebagai alasan rendahnya penggunaan angkutan umum di wilayah Yogyakarta.

Pemerintah Yogyakarta mencoba beberapa alternatif solusi guna menyikapi fenomena peningkatan jumlah kendaraan pribadi dengan konektivitas nasional guna

mencapai keseimbangan pembangunan dan menciptakan transportasi massal perkotaan. Strategi untuk membangun transportasi massal perkotaan diwujudkan dengan beberapa cara diantaranya dengan menciptakan angkutan massal berorientasi bus atau rel.

Moda transportasi kereta api memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, terutama moda berbasis jalan. Keunggulan moda transportasi berbasis rel adalah memiliki kapasitas angkut massal, waktu tempuh perjalanan yang lebih pasti, hemat bahan bakar, menghasilkan emisi gas buang yang rendah, serta menjangkau pusat-pusat ekonomi.

Daya tarik Yogyakarta harus didukung oleh moda transportasi dan integrasi antarmoda seperti ketersediaan KA. KA bisa menjadi pilihan bagi masyarakat Yogyakarta dan sekitarnya sebagai alternatif moda karena tarif yang lebih murah dan waktu tempuh lebih cepat. Sebelum peresmian KRL relasi Yogyakarta-Solo Balapan pada 10 Februari 2021, relasi Yogyakarta - Solo Balapan dilayani oleh KRD Prameks di bawah Daerah Operasi (Daop) VI Yogyakarta. Selanjutnya tahun 2021 KA Prameks melayani relasi Yogyakarta – Kutoarjo dengan realisasi volume penumpang disajikan dalam Tabel 1.2 di bawah ini.

Tabel 1.2 Realisasi Volume Penumpang KA Prameks dan KRL

<b>Nama KA</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021*</b>
Prameks&KRL	2.993.229	3.650.144	3.940.671	3.882.858	1.814.386	1.976.601
Pertumbuhan		21,9%	8,0%	-1,5%	-53,3%	8,9%

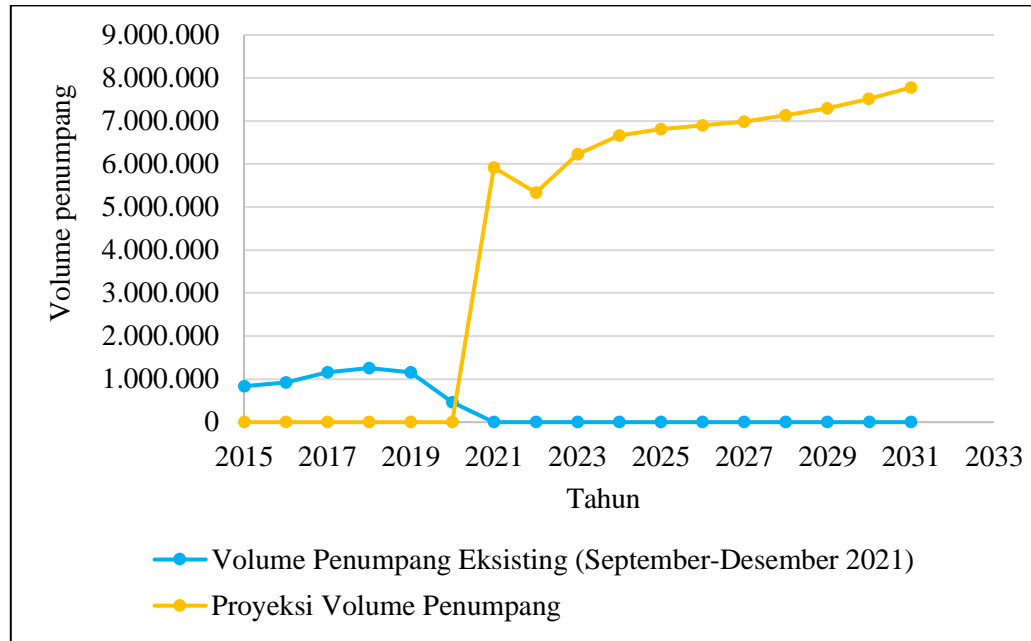
\*Tahun 2021 adalah Volume Januari-Agustus 2021 yang disetahunkan

Sumber: PT KAI (Persero) dan PT KCI yang telah diolah

Berdasarkan Tabel 1.2 di atas, untuk KA Prameks sendiri pada tahun 2017 terjadi peningkatan volume penumpang sebesar 21,9%. Pada tahun 2018 mengalami kenaikan sebesar 8%, namun pada tahun 2019 mengalami penurunan sebesar 1,5%, dan pada tahun 2020 KA Prameks juga mengalami penurunan sebesar 53,3%. Hal ini disebabkan pembatasan aktivitas masyarakat, pembatasan jumlah penumpang KA, dan pembatasan perjalanan KA akibat Pandemi Covid-19. Selanjutnya untuk tahun 2021 volume tahunan KA Prameks dan KRL Yogyakarta mengalami peningkatan sebesar 8,9% dibandingkan volume KA Prameks 2020.

Pergantian layanan KDR Prameks menjadi KRL disebabkan oleh tujuan prioritas peningkatan pelayanan transportasi massal yang berkelanjutan dengan salah satu pertimbangannya yaitu proyeksi volume penumpang pada tahun mendatang yang sudah tidak dapat terlayani maksimal oleh KA Prameks. Sehingga untuk tetap melayani masyarakat Yogyakarta dan sekitarnya dengan moda transportasi yang berkelanjutan maka pergantian layanan tersebut menjadi suatu terobosan yang sangat tepat. Perbandingan volume penumpang KA Prameks serta proyeksi penumpang di tahun mendatang disajikan dalam gambar 1.1 di bawah ini.

Proyek KRL Relasi Yogyakarta menuju Solo adalah bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN) yang menghabiskan dana sekitar Rp 1,2 Triliun. KRL menggambarkan komponen dari sistem transportasi umum yang tidak hanya bertujuan untuk mempercepat pergerakan masyarakat guna menjangkau tujuan akan tetapi memberikan pelayanan yang berkeselamatan, nyaman, dan aman.



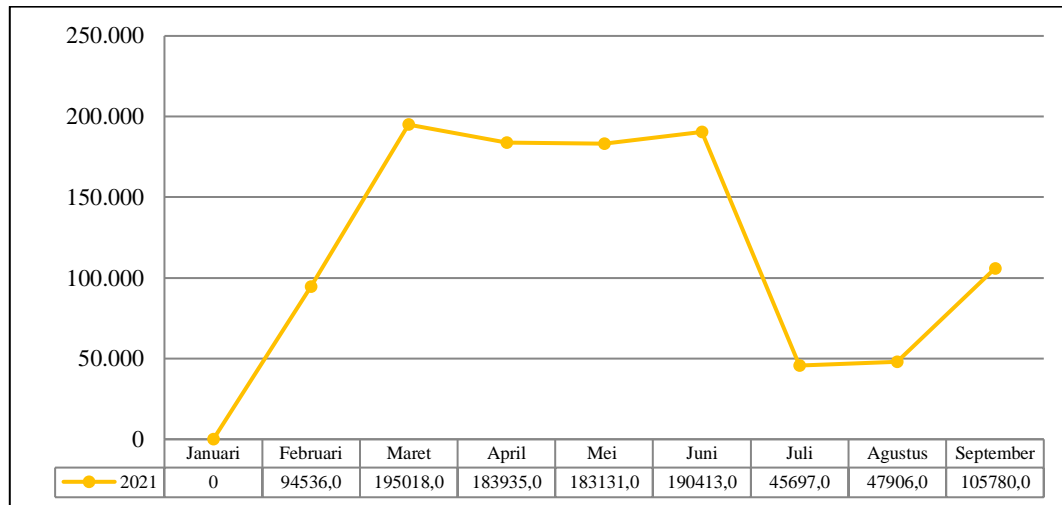
Sumber: PT KAI (2021)

Gambar 1.1 Perbandingan Volume Eksisting Terhadap Volume Proyeksi

Mengenai transportasi kota, Wright (2004) berpendapat bahwa kepraktisan dan efisiensi adalah dua pertimbangan utama (Wright, 2004). Dengan hadirnya KRL dan minat masyarakat yang menyukai aktivitas serba cepat, kondisi ini masuk akal. Rata-rata jumlah pengguna KRL per bulan (Januari-September 2021) adalah 130.802 orang, atau 4.360 orang per hari, seperti terlihat pada Gambar 1.2 di bawah ini.

Gambar 1.2 di bawah ini juga menunjukkan bahwa KRL Yogyakarta-Solo telah mendapatkan banyak perhatian sejak mulai beroperasi pada bulan Februari 2021 yang menunjukkan bahwa jumlah pengguna meningkat dan stabil namun sejak bulan juli menyusut secara signifikan sebesar 76% bersamaan dengan pemberlakuan pembatasan aktivitas masyarakat khususnya di Jawa dan Bali sebagai dampak pandemi. Antara

Februari dan September 2021, rata-rata pengguna KRL mencapai 1.046.416 dengan pengguna per bulan sebanyak 130.802 dan atau sebanyak 4.360 penumpang per hari.



Sumber: PT KCI (2021)

Gambar 1.2 Jumlah Pengguna KRL Yogyakarta - Solo Balapan Tahun 2021

Salah satu pendorong utama urbanisasi adalah meningkatnya kebutuhan akan transportasi. Prasarana transportasi yang memadai sangat penting untuk mendorong mobilitas masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari karena perkembangan wilayah. Wabah Covid-19 dan faktor lainnya sangat mempengaruhi kinerja KRL Yogyakarta.

Pandemi Covid-19 telah menjadi pandemi global sejak tahun 2020, dan luas penyebarannya sesuai dengan mobilitas dan aksesibilitas. Pendapat Musselwhite dkk. (2020), pandemi jarang terjadi dan tidak dapat diprediksi. Pandemi ini telah sangat mempengaruhi budaya dan mobilitas global, mengakibatkan penurunan dramatis dalam pergerakan dan pengembangan sistem *teleworking* yang menarik. Dengan kata lain, upaya pemerintah untuk membatasi pergerakan dan menutup beberapa bisnis



berdampak pada keinginan masyarakat untuk menghindari kontak langsung dengan bahaya terinfeksi.

Mempertahankan loyalitas pengguna dan terus meningkatkan pelayanan sangat penting untuk memastikan kepuasan dan kepercayaan pengguna secara maksimal terutama di masa pandemi saat ini. Pelayanan transportasi yang memuaskan dapat mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi menuju kendaraan massal seperti KRL. Kepuasan pelanggan terhadap layanan KRL ditinjau dari berbagai aspek diantaranya frekuensi perjalanan yang relatif pendek sehingga jadwal perjalanan lebih fleksibel, biaya perjalanan yang terjangkau, waktu tempuh perjalanan yang relatif singkat, kepadatan/keterisian (*load factor*) khususnya saat pandemi Covid-19 agar turut serta menjaga jarak sesuai protokol kesehatan sesuai yang dianjurkan Pemerintah, serta persepsi atau pengalaman pengguna berdasarkan aspek keselamatan, keamanan, keandalan/keteraturan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan.

Dalam mengembangkan sistem transportasi yang siap menghadapi situasi pandemi, keterlibatan penyedia angkutan umum sangat penting. Saat menggunakan angkutan umum, masih ada beberapa aturan yang harus dipatuhi. Ini termasuk penggunaan masker ganda, menjaga jarak aman, mencuci tangan, dan menunjukkan sertifikat imunisasi setidaknya untuk dosis kedua. Sebagai sarana transportasi, angkutan umum merupakan elemen yang membuat segala sesuatunya menjadi lebih responsif dan efisien. Di masa pandemi Covid-19, ada kebutuhan yang kuat untuk mendorong pengembangan penyedia transportasi massal perkotaan, penyedia

transportasi massal pedesaan, dan penyedia transportasi bagi pengguna yang memenuhi kriteria kesehatan.

Pemerintah DIY melakukan tindakan pencegahan penyebaran lebih lanjut dari pandemi Covid-19, Instruksi Gubernur Nomor 26 Tahun 2021 menetapkan peraturan untuk mengatur kegiatan gerakan masyarakat seperti pelaksanaan kelas tatap muka dibatasi hingga 50% di bawah tertentu. 100% kegiatan non esensial di rumah (*work from home*), dan kegiatan penting yang diatur oleh berbagai klasifikasi khusus, selanjutnya kapasitas angkutan massal maksimal 70 persen dengan kriteria kesehatan yang ketat seperti memakai masker yang sesuai, mencuci tangan atau menggunakan hand sanitizer, pengaturan jarak aman, batasan suhu tubuh, dan persyaratan lainnya.

Kepuasan penumpang terhadap penawaran KRL secara langsung terkait dengan tingkat pelayanan yang mereka terima. Pelayanan transportasi massal yang baik hanya dapat diberikan jika operator memperhitungkan keinginan pelanggannya ketika menyusun konsep kebijakan, dikemukakan oleh Ojo (2019). Menurut Dziekan (2008), pengalaman pengunjung dan karakteristik sosial ekonomi, seperti jenis kelamin, kategori usia, pendapatan, tingkat pendidikan, tujuan perjalanan, kepemilikan kendaraan, klasifikasi pekerjaan, dan jarak tempuh, dapat digunakan untuk memahami persepsi pengunjung yang lebih baik terhadap layanan KRL.

Akibat mewabahnya virus Covid-19, cara pandang masyarakat terhadap angkutan umum berubah. Terjadi penurunan jumlah penumpang angkutan massal karena kekhawatiran masyarakat terhadap mekanisme penularan virus tersebut. Mengingat kendaraan berperan penting dalam meningkatkan kualitas hidup melalui

kenyamanan dan pemulihan kepercayaan masyarakat, penelitian ini mengkaji bagaimana tingkat pelayanan yang diberikan oleh Kereta Api Listrik (KRL) selama pandemi Covid-19 serta faktor yang mempengaruhi penggunaannya.

## **B. Rumusan Masalah**

Bersumber dari latar belakang yang telah dijelaskan di atas, penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik penumpang KRL saat pandemi Covid-19?
2. Bagaimana persepsi eksisting saat pandemi Covid-19 serta preferensi pascapandemi Covid-19 terhadap tingkat layanan KRL?
3. Apa faktor yang mempengaruhi penumpang memilih KRL saat pandemi Covid-19?
4. Bagaimana probabilitas penumpang yang memilih KRL saat pandemi Covid-19?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun beberapa tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Menguraikan karakteristik penumpang KRL saat pandemi Covid-19.
2. Mengidentifikasi persepsi eksisting saat pandemi Covid-19 serta preferensi pascapandemi Covid-19 terhadap tingkat layanan KRL.
3. Mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi penumpang memilih KRL saat pandemi Covid-19.
4. Mengidentifikasi probabilitas penumpang yang memilih KRL saat pandemi Covid-19.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini hendak mendapati manfaat sebagai berikut:

1. Mengetahui persepsi eksisting penumpang saat pandemi Covid-19 serta preferensi penumpang pascapandemi Covid-19 terhadap tingkat layanan KRL serta faktor yang mempengaruhi penumpang memilih KRL saat pandemi Covid-19.
2. Untuk operator KRL DAOP VI Yogyakarta, berguna sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi agar mencapai pelayanan yang optimal sesuai harapan penumpang khususnya saat pandemi Covid-19.

#### **E. Ruang Lingkup Penelitian**

Supaya penelitian yang diulas tidak membias, ruang lingkup penelitian ini dibatasi sebagai berikut:

1. Pembatasan Ruang Lingkup Materi Penelitian
  - a. Kajian ini berfokus kepada faktor yang bisa mempengaruhi pengguna untuk memilih KRL saat pandemi Covid-19 tanpa mempertimbangkan ATP dan WTP.
  - b. Menganggap responden sebagai perwakilan pengguna KRL yang memiliki kesempatan untuk memilih KRL maupun moda transportasi lainnya (*choice user*)
  - c. Mempergunakan data hasil survei kuesioner yang terbagikan secara langsung di sebagian stasiun KRL serta menggunakan survei *online* melalui kuesio *form*

- d. Menganggap responden bisa mewakili sampel yang diinginkan
- e. Analisis berdasarkan data hasil survei, studi literatur serta hasil observasi peneliti

## 2. Pembatasan Ruang Lingkup Lokasi Penelitian

- a. Target dari penelitian ini adalah pengguna jasa KRL Yogyakarta
- b. Lokasi penelitian ini adalah KRL Stasiun Yogyakarta ke Stasiun Solo Balapan dengan jumlah 11 stasiun

