

**KARAKTERISTIK BANGKITAN DAN SEBARAN PERGERAKAN
PENDUDUK PADA JALUR PERENCANAAN KERETA KOMUTER
LAWANG-KEPANJEN DI MALANG RAYA**

TUGAS AKHIR

Oleh:

**ANDRE CAHYA HIDAYAT
L2D 001 402**



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

ABSTRAK

Perkembangan Malang Raya dipengaruhi oleh keberadaan jalan arteri antara Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen, yang merupakan lokasi terkonsentrasinya aktivitas, seperti: industri, perdagangan dan pendidikan. Sedangkan untuk pergerakan penduduk di wilayah studi sebagian dilayani oleh angkutan umum (mikrolet) yang trayeknya sebagian besar melalui jalur tersebut. Oleh karena tidak didukung oleh peran dari angkutan umum yang tidak optimal sehingga menimbulkan peningkatan penggunaan moda pribadi, yang kemudian berimplikasi pada semakin padatnya volume lalu lintas dan seringnya terjadi kemacetan pada jalan arteri antara Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, maka direncanakan suatu Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM), berupa Kereta Api (KA) Komuter Lawang-Kepanjen. Rencana pengadaan SAUM sendiri merupakan wacana dalam sistem transportasi pada wilayah studi, tetapi rencana ini merupakan arahan dari Evaluasi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang tahun 2001-2010, dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan di Malang Raya yang kian padat dan mawadahi pergerakan penduduk, khususnya dari luar kota ke Kota Malang akan terlayani secara terpadu dan efektif. Sedangkan jalur kereta api yang direncanakan searah dengan jalan arteri Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen yang merupakan jalur sibuk melewati pusat kota Malang, sehingga dalam hal ini tingkat pemakaian rencana moda diharapkan tidak berbeda dengan pemakaian moda lainnya yang sudah ada.

Dalam perencanaan moda transportasi, maka tahapan pertama yang dilakukan adalah mengidentifikasi karakteristik bangkitan dan sebaran pergerakan untuk menciptakan moda yang efektif dan efisien (Tamin, 2000: 61). Oleh karena itu, penelitian dalam mengidentifikasi kedua karakteristik tersebut penting dilakukan untuk memberikan informasi dasar yang berguna bagi tahapan rencana moda selanjutnya. Selain itu, juga menghasilkan masukan awal bagi perencanaan KA Komuter Lawang-Kepanjen (khususnya operasional moda), dengan melihat karakteristik pergerakan yang ada. Dari penjelasan tersebut, maka tujuan penelitian adalah mengidentifikasi karakteristik bangkitan dan sebaran pergerakan penduduk pada jalur perencanaan Kereta Api Komuter Lawang-Kepanjen, serta masukan yang dapat digunakan untuk perencanaan moda tersebut berdasarkan karakteristik pergerakan yang ada.

Untuk mencapai tujuan penelitian, maka akan dilakukan analisis karakteristik bangkitan dan sebaran pergerakan penduduk, dengan menggunakan analisis tabulasi silang. Analisis ini akan mengidentifikasi karakteristik bangkitan pergerakan (faktor maksud pergerakan, lama, jarak perjalanan, waktu aktivitas, penggunaan moda, biaya transportasi, jenis pekerjaan) dan sebaran pergerakan (faktor lokasi asal, dan lokasi tujuan), dengan cara menjelaskan hubungan antarfaktor. Sedangkan analisis lainnya adalah identifikasi karakteristik sosial ekonomi dengan menggunakan analisis deskriptif dan analisis sebaran pergerakan yang merupakan deskripsi terhadap hasil penggambaran besarnya bangkitan dan arah pergerakan dalam bentuk peta. Data-data yang digunakan dalam analisis, sebagian besar diperoleh dari hasil kuesioner terhadap penduduk yang beraktivitas (populasi non-Home Based) pada jalur yang akan dilayani oleh rencana KA Komuter secara acak (random).

Melalui analisis di atas, maka didapat hasil penelitian berupa karakteristik bangkitan pergerakan, yaitu nilai bangkitan pergerakan paling tinggi untuk wilayah Kota Malang adalah di Kecamatan Sukun (15,5%), wilayah Kabupaten Malang di Kecamatan Lawang (13%), sedangkan nilai bangkitan terendah terdapat di Kecamatan Blimbing dan Lowokwaru (masing-masing 8,5%). Perbandingan antara pengguna moda pribadi dengan angkutan umum adalah 56%: 44%, dengan jam-jam padat aktivitas, yaitu antara jam 06.00-09.00 WIB dan jam 14.00-18.00 WIB. Pada kelompok pengguna angkutan umum, selain jarak perjalanan maka faktor pergantian moda juga turut berpengaruh pada lama perjalanan. Sedangkan dari sebaran pergerakan diketahui bahwa untuk nilai tarikan menuju wilayah studi bagian selatan akan semakin berkurang, dengan nilai tarikan paling rendah di Kecamatan Kedung Kandang, dan Kecamatan Kepanjen (masing-masing 7,5%).

Selain hasil di atas, juga menghasilkan rekomendasi bagi perencanaan KA Komuter Lawang-Kepanjen, yaitu waktu operasional rencana moda yang menyesuaikan dengan jam-jam padat aktivitas penduduk, jenis tarif yang berdasarkan pada jarak yang ditempuh pengguna dan alternatif lokasi pemberhentian untuk aktivitas menaikkan dan menurunkan penumpang. Sedangkan untuk wilayah pelayanan, titik awal, dan titik akhir beroperasinya rencana moda yang sudah ditentukan sebelum penelitian ini dilakukan, tidak memerlukan perubahan.

Kata Kunci: karakteristik, bangkitan sebaran, dan sebaran pergerakan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan kawasan padat aktivitas dengan dominasi aktivitas bernilai produktivitas tinggi, serta tingkat kepadatan bangunan yang tinggi (Branch, 1985: 50). Penggunaan lahan di suatu kota dapat menarik aktivitas, dalam hal ini dari arah perjalanan (*origin*) ke tujuan perjalanan (*destination*). Sedangkan alasan manusia melakukan aktivitas adalah untuk memenuhi kebutuhannya, sehingga ia harus melakukan pergerakan. Pergerakan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan jasa disebut sebagai transportasi.

Transportasi merupakan sektor yang penting dalam kehidupan manusia karena sektor ini menunjang pergerakan manusia, baik menuju ke tempat kerja ataupun tujuan lainnya. Transportasi bukan merupakan suatu tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan (Nasution, 1996: 13). Transportasi dapat mengindikasikan baik atau buruknya kinerja dari elemen-elemen yang ada di dalam suatu kota. Sebagai contoh bila dalam suatu kota, perangkutan penumpang oleh angkutan umum tidak dikelola dengan baik, maka akan tercipta suatu kondisi lalulintas kota yang tidak teratur.

Perkembangan kota ataupun wilayah di negara berkembang, umumnya tidak diimbangi oleh pelayanan transportasi yang baik. Padahal transportasi merupakan alat dan jaringan untuk melakukan pergerakan di dalam kota ataupun wilayah. Di dalam kota atau wilayah sendiri, aktivitas yang dihasilkan dari berbagai macam guna lahan yang berbeda membutuhkan suatu alat dan jaringan transportasi yang baik dan terpadu, sehingga dalam hal ini antara kondisi kota atau wilayah dengan transportasi seharusnya terjaga dalam suatu sistem yang teratur. Pada kenyataannya di Indonesia, perkembangan kota atau wilayah tidak diimbangi oleh meningkatnya pelayanan transportasi yang ada. Hal ini didukung oleh fenomena banyaknya masyarakat *captive* daripada *choice* di Indonesia. Kelompok *choice* merupakan kelompok yang dengan bebas memilih moda untuk pergerakan, sehingga mempunyai pilihan lebih dari satu moda. Sedangkan kelompok *captive* adalah kelompok yang hanya mempunyai satu pilihan untuk pergerakan.

Banyaknya masyarakat *captive* ini ditunjukkan dengan banyaknya angkutan umum di Indonesia dengan berbagai trayek yang dilayani. Angkutan umum sendiri merupakan angkutan yang digunakan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan dari angkutan umum adalah untuk menyelenggarakan pelayanan yang baik dan layak bagi masyarakat dan keberadaannya dapat mengurangi penggunaan moda pribadi, karena sifat dari angkutan yang massal (Warpani, 1990: 170). Sebenarnya fenomena ini merupakan peluang yang sangat baik untuk mengurangi pemakaian

moda pribadi yang tinggi di wilayah kota. Hal ini karena dengan menggunakan angkutan umum, maka akan banyak penumpang yang akan diangkut dengan menggunakan satu mobil angkutan umum. Sehingga kapasitas penumpang akan jauh berkurang daripada menggunakan moda pribadi. Maka dengan sendirinya volume lalu lintas di jalan akan berkurang dan akan menghindari terjadinya kemacetan.

Keberadaan angkutan umum yang mempunyai peranan dalam mengurangi pemakaian moda pribadi diharapkan dapat diterapkan di wilayah Malang Raya. Malang Raya sendiri merupakan gabungan dari tiga wilayah, yaitu Kabupaten dan Kota Malang serta Kota Batu. Perkembangan wilayah ini sendiri dipengaruhi oleh adanya jalan arteri yang menghubungkan Kota Surabaya (ke utara) dengan Kota Blitar (ke barat daya), yang merupakan lokasi terkonsentrasinya berbagai aktivitas, seperti industri, perdagangan, pendidikan, dan lainnya. Karena lokasi perkembangan aktivitas dan pergerakan yang tercipta di sepanjang jalan arteri tersebut, maka menciptakan bentuk wilayah yang memanjang (linier), khususnya untuk wilayah di sepanjang jalan arteri Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen.

Berdasarkan kondisi eksisting, aktivitas yang dominan adalah aktivitas perdagangan, industri, dan pendidikan. Hal ini bisa dilihat pada kontribusi sektor industri dan perdagangan yang cukup besar terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) antara tahun 1998-2002 menurut harga konstan. Sektor industri memberikan kontribusi tertinggi dengan rata-rata 33,5% dan disusul sektor perdagangan, yaitu 29,4% terhadap total PDRB. Selain itu, juga dapat dilihat berdasarkan pada pengamatan lapangan terhadap aktivitas yang ada, seperti aktivitas industri rokok yang besar (rokok Bentoel) yang banyak menarik pekerja dari wilayah Kabupaten dan Kota Malang, aktivitas perdagangan di sepanjang koridor antara Kecamatan Lawang (Kabupaten Malang) sampai dengan wilayah Kota Malang, serta aktivitas pendidikan banyak terdapat di Kota Malang (khususnya untuk Perguruan Tinggi).

Perkembangan yang dipengaruhi oleh adanya jaringan jalan inilah yang menyebabkan terkonsentrasinya aktivitas dan pergerakan yang semakin padat di sepanjang jalan yang termasuk wilayah Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen tersebut. Pengadaan angkutan umum yang ada di wilayah studi, diharapkan dapat mengurangi penggunaan moda pribadi, sehingga akan mengurangi volume lalu lintas. Sedangkan untuk perangkutan angkutan umum sebagian besar dilayani oleh mikrolet yang mempunyai daya tampung sekitar 12 penumpang per unitnya. Tetapi sejak tahun 2001, keberadaan angkutan umum ini malah menimbulkan permasalahan. Permasalahan yang ada seperti jumlahnya yang terlalu banyak, yaitu sekitar 2500 unit (sebagian besar beroperasi di sepanjang jalan arteri antara Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen), padahal untuk ukuran yang optimal dibutuhkan hanya sekitar 1000 unit. Hal inilah yang menyebabkan kemacetan di beberapa jalur sibuk, seperti: Pasar Besar, Dinoyo, dan Bedali

(sumber: *Jawa Pos*, 18 September 2004). Tidak efektifnya angkutan umum juga merupakan permasalahan karena untuk mencapai suatu tujuan harus berganti-ganti moda. Hal ini terlihat jelas pada daerah perbatasan antara Kabupaten dan Kota Malang. Padahal daerah perbatasan sangat padat pada jam-jam sibuk karena pergerakan penduduk baik yang berhubungan dengan industri, pendidikan dan perdagangan, serta masyarakat komuter (penglaju) yang juga menimbulkan pergerakan yang juga tinggi. Permasalahan lainnya adalah tidak optimalnya faktor muat mikrolet karena banyak jumlah unit yang beroperasi dan menimbulkan persaingan antara mikrolet. Dari hal tersebut menggambarkan bahwa pelayanan angkutan umum oleh mikrolet tidak dapat berperan secara optimal.

Tidak optimalnya angkutan umum yang ada, dimungkinkan akan menimbulkan peningkatan penggunaan moda pribadi yang akan berimplikasi pada semakin padatnya volume pada jalan arteri antara Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen. Sehingga dalam hal ini pemerintah daerah setempat akan merencanakan suatu Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) dalam bentuk Kereta Api (KA) Komuter dengan jalur Lawang-Kepanjen. Jalur ini merupakan jalur sibuk yang melewati pusat kota dengan tingkat pergerakan manusia yang tinggi. Meskipun pengadaan SAUM ini adalah wacana di wilayah studi, tetapi merupakan arahan dari Evaluasi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang Tahun 2001-2010. Pengadaan SAUM ini merupakan pengalihan dari angkutan umum jenis mikrolet pada jalur utama, yaitu antara Kecamatan Lawang-Kepanjen. Sehingga pergerakan penduduk yang semula terkonsentrasi pada jalur antara Kecamatan Lawang-Kepanjen, akan berkurang jumlahnya dengan adanya jalur rel dari rencana kereta api ini. Rencana jalur KA Komuter ini akan menggunakan jalur rel yang sudah ada dan didukung oleh keberadaan tujuh stasiun, yaitu Stasiun Lawang, Kepanjen, Blimbing, Kotabaru, Kotalama, Pakisaji, dan Stasiun Kepanjen.

Pengadaan jenis angkutan umum massal ini merupakan salah satu solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Malang Raya yang kian padat pada beberapa jalur sibuk (sumber: *Radar Malang*, 6 November 2004). Jalur sibuk di Malang Raya, antara lain seperti pada Kebonagung-Malang, Jalur Batu-Malang, dan Jalur Lawang-Malang yang merupakan perbatasan wilayah tersebut. Dengan pengadaan KA Komuter yang mempunyai jalur Lawang-Kepanjen, maka akan diharapkan suatu SAUM antarwilayah yang efektif dan terpadu, serta dapat memacu pertumbuhan daerah di Malang bagian selatan yang cenderung lambat. Jalur yang direncanakan adalah searah dengan dengan jalan arteri antara Kecamatan Lawang-Kecamatan Kepanjen, maka tingkat permintaan dari masyarakat terhadap pemakaian rencana KA Komuter ini diharapkan tidak berbeda dengan pemakaian terhadap moda yang sudah ada pada jaringan jalan. Selain itu, bila dilihat dari segi lokasi rencana jalur, maka sangat strategis untuk mendukung aktivitas penduduk dengan tidak berimplikasi pada penambahan volume lalu lintas pada jalan raya.