



**FAKTOR PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI
BERDASARKAN CIRI PERGERAKAN
(STUDI KASUS : ANGKUTAN UMUM DI KORIDOR DJKA-BANDARA
SULTAN MAHMUD BADARUDDIN II KOTA PALEMBANG)**

Hellen Apriani Putri¹, Rery Novio²
Program Studi Pendidikan Geografi
Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang
Email : Hellen.apriani12@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk (1) menganalisis faktor pemilihan berdasarkan ciri pergerakan pengguna moda transportasi. (2) mendeskripsikan faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan sarana angkutan yang digunakan koridor DJKA-Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Kota Palembang. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini terdiri dari seluruh pengguna moda transportasi umum di Kota Palembang. Penentuan dalam pemilihan responden menggunakan teknik *Accidental Sampling*. Teknik Analisis data menggunakan persentase data untuk melihat besar kecilnya frekuensi jawaban responden yang dihitung dalam bentuk persentase. Penelitian ini menemukan bahwa : (1) ciri pergerakan pengguna moda transportasi umum adalah tujuan perjalanan, waktu perjalanan, dan jarak perjalanan. Pada moda transportasi LRT tujuan perjalanan terbanyak adalah rekreasi wisata ke Pundi Kayu yang berada di KM 5 Kota Palembang sebanyak 35 orang dengan persentase 32,4 %, sedangkan tujuan perjalanan transmisi didominasi oleh mahasiswa sebesar 31,4 % dengan tujuan pendidikan pada sore hari (23,7%). Berbeda dengan moda transportasi angkot tujuan perjalanan menggunakan angkot didominasi oleh berbelanja ke pasar (28%) terbanyak pada waktu sore hari (37%). (2) faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan sarana angkutan yang digunakan di Kota Palembang berbeda-beda, moda transportasi LRT pemilihannya dikarenakan pertimbangan kenyamanan (63,23%), sedangkan transmisi faktor pemilihan terbanyak adalah pertimbangan keamanannya (61,11%) dan angkot pemilihannya dikarenakan pertimbangan kecepatan waktu (57,14%) dan pemilihan dengan pertimbangan harga (52,94%).

Kata kunci : Transportasi , Transportasi Umum , Pergerakan

ABSTRACT

This study aims to (1) analyze the selection factors based on the characteristics of the movement of users of transportation modes. (2) describe the factors of choosing the mode of transportation based on the means of transportation used by the DJKA-Sultan Mahmud Badaruddin II corridor in Palembang City. This type of research is quantitative research. The population in this study consisted of all users of public transportation modes in the city of Palembang. Determination in the selection of respondents using accidental sampling technique. Data analysis techniques use the percentage of data to see the size of the frequency of respondents' answers calculated in the form of a percentage. This study found that: (1) the characteristics of the movement of users of public transportation modes are travel destination, travel time, and distance traveled. In the LRT mode of transportation the most travel destinations are recreational trips to Pundi Kayu located in KM 5 Palembang City as many as 35 people with a percentage of 32.4%. while the purpose of the transmission trip was dominated by students by 31.4% with educational goals in the afternoon (23.7%). Different



from the modes of transportation of angkot, the purpose of travel using angkot is dominated by shopping to the market (28%) in the afternoon (37%). (2) the choice of transportation modes based on the means of transportation used in the city of Palembang is different, the LRT transportation mode is due to convenience considerations (63.23%), while the most important factor is the consideration of transmuting the safety considerations (61.11%) and the selection of angkot. due to the consideration of speed of time (57.14%) and selection with consideration of price (52.94%).

Keywords: *Transportation, Public Transportation, Movement*

PENDAHULUAN

Kota Palembang adalah Ibukota Sumatera Selatan yang merupakan salah satu Kota Metropolitan di Indonesia, hal ini menyebabkan Kota Palembang mengalami perkembangan dan pertumbuhan yang cukup pesat setiap tahunnya. Dari segi kependudukan, juga mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan populasi penduduk pada tahun 2019 mencapai 1.602.071 jiwa menurut Badan Pusat Statistik. Laju pertumbuhan penduduk di Kota Palembang mengalami peningkatan yang signifikan setiap tahunnya, sehingga berpengaruh pada kondisi ekonomi yang beragam dan berdampak terhadap laju pertumbuhan volume kendaraan dan pergerakan moda transportasi di Kota Palembang.

Di Kota Palembang terdapat beberapa jenis angkutan umum

diantaranya, *Light Rail Transit (LRT)*, Angkutan Kota (angkot), dan Transmusi. Transportasi umum yang telah ada sejak lama adalah angkot namun, tak mengurangi kemacetan yang terjadi di Kota Palembang serta kurangnya rasa aman dan nyaman dalam menggunakan transportasi umum angkot. Pada tahun 2009 mulai beroperasi transportasi baru dari kebijakan pemerintah Kota Palembang yaitu *Bus Rapit Transit (BRT)* Transmusi yang diserahkan untuk mengelolanya adalah PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (SP2J) yang merupakan perusahaan BUMD. Saat ini, terdapat IX koridor yang masih terus beroperasi di Kota Palembang. Dilihat dari jenisnya BRT Transmusi tergolong *Bus Lane*. Berdasarkan pendapat Nasrullah (2010) BRT dengan sistem *Bus Lane* adalah jalur dari bus yang juga melewati jalan yang telah ada atau jalanan yang juga dilewati beberapa angkutan lain.

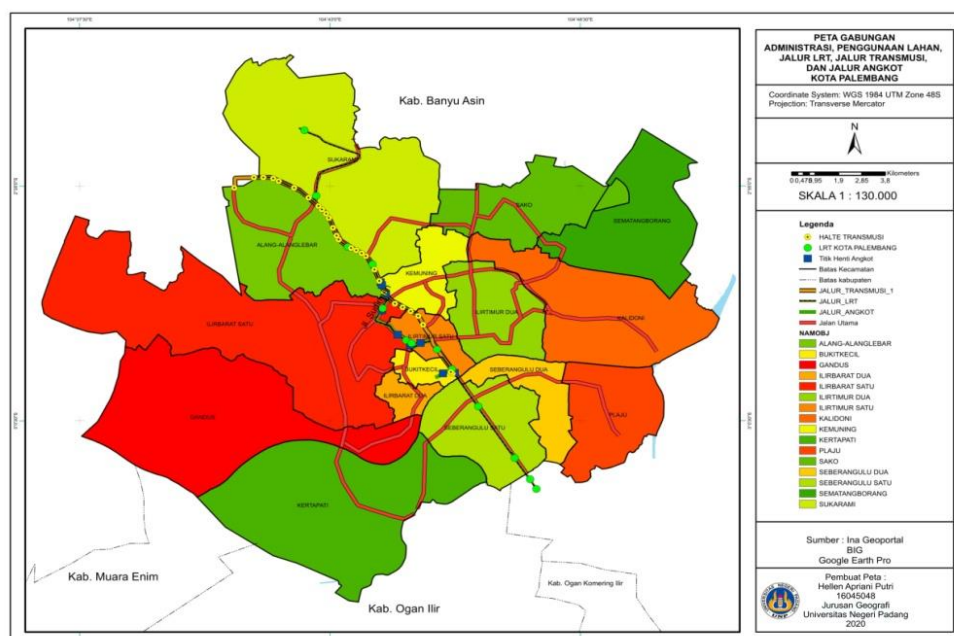
Pada Oktober tahun 2015 dilakukan pembangunan prasarana *Light Rail Transit* (LRT) dengan tujuan untuk memudahkan masyarakat serta mengurangi kemacetan dikota Palembang dan juga merupakan fasilitas yang diberikan kepada peserta acara ASEAN GAMES yang akan dilaksanakan di Indonesia salah satunya Kota Palembang pada tahun 2018 dengan jalur stasiun dari DJKA sampai Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II ataupun sebaliknya. Sejak itu, mulai beroperasi lah transportasi umum kereta ringan sampai pada saat ini.

Dari banyaknya moda transportasi umum yang ada di Kota Palembang pada saat ini, maka hal ini memacu masyarakat untuk memilih transportasi umum yang akan digunakan dalam setiap perjalanannya. Hal ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan dan kegiatan evaluasi untuk menyelesaikan masalah moda transportasi oleh Pemerintah Kota Palembang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kota Palembang. Koridor transportasi umum DJKA- Bandara, jalur ini melewati lima kecamatan yang ada di Kota Palembang, yakni Kecamatan Sukarami, Kecamatan Alang-Alang Lebar, Kecamatan Kemuning, Kecamatan Bukit Kecil, dan Kecamatan Seberang Ulu.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna moda angkutan umum yang ada di daerah penelitian. Pengambilan sampel masing-masing transportasi umum dan online terdiri dalam beberapa koridor, seperti Light Rail Transit (LRT) dari stasiun DJKA- Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II atau sebaliknya, Transmusi pada koridor IX yakni dari Halte Monpera- Terminal Alang-Alang Lebar, Angkot pada jalur Terminal Ampera- Alang-Alang Lebar. Tempat pengambilan sampel ditunjukkan pada peta sebagai berikut.



Gambar 1. Peta Koridor Transportasi Penelitian

Penentuan dalam pemilihan responden menggunakan teknik *Accidental Sampling* yaitu pengambilan sampel secara kebetulan yang bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang ditemui cocok dijadikan sebagai sumber data.

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan observasi langsung di lapangan, menggunakan kuisisioner kepada responden tentang faktor pemilihan moda transportasi umum yang terdapat di Kota Palembang.

Tahap selanjutnya dilakukan analisis data menggunakan persentase

data untuk melihat besar kecilnya frekuensi jawaban responden yang dihitung dalam bentuk persentase. Tujuan digunakannya teknik ini di dalam penelitian yang dilakukan untuk mengetahui persentase faktor pemilihan moda transportasi umum masyarakat Kota Palembang dari hasil kuisisioner yang telah dibagikan pada responden. Maka dianalisis dengan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan :

P : Persentase

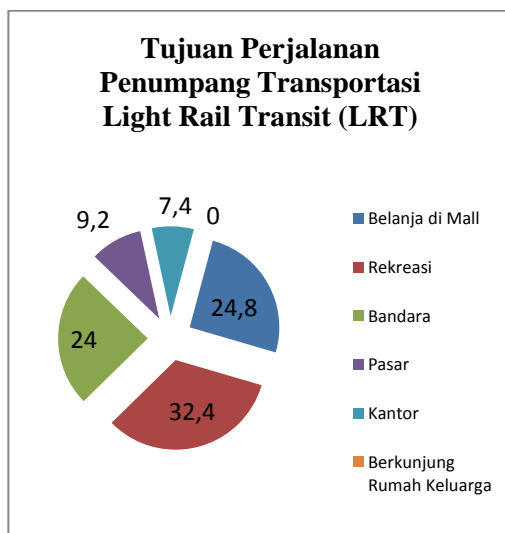
f : Frekuensi dari setiap jawaban angket

n : Jumlah responden

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ciri Pergerakan Moda Transportasi

Menurut tamin (2000), ciri pergerakan moda transportasi dibagi menjadi tiga yakni jarak perjalanan, tujuan perjalanan, dan waktu perjalanan. Tujuan perjalanan dari pengguna transportasi berbeda-beda, mulai dari pendidikan sekolah, ke kampus, berbelanja, berkunjung ke rumah keluarga, bisnis, rekreasi dan lain sebagainya.

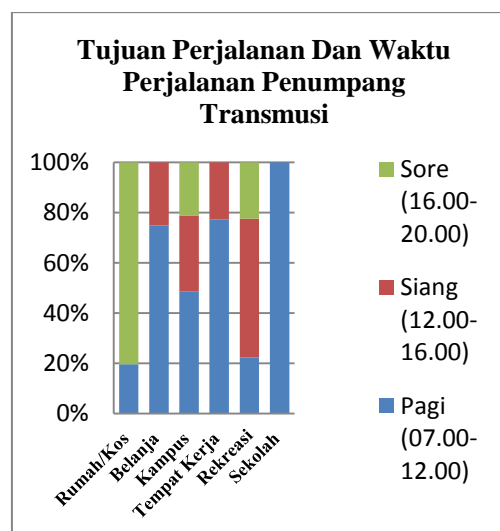


Gambar 2. Tujuan Perjalanan Penumpang Light Rail Transit (LRT)
Sumber : Data yang diolah (2020)

Dilihat pada **gambar 2**. Ditunjukkan bahwa tujuan perjalanan

yang memiliki persentase terbanyak yaitu adalah rekreasi sebanyak 32,4 %, rekreasi tujuan utama di Kota Palembang adalah wisata alam Pundi Kayu dengan jumlah penumpang terbanyak pada siang hari.

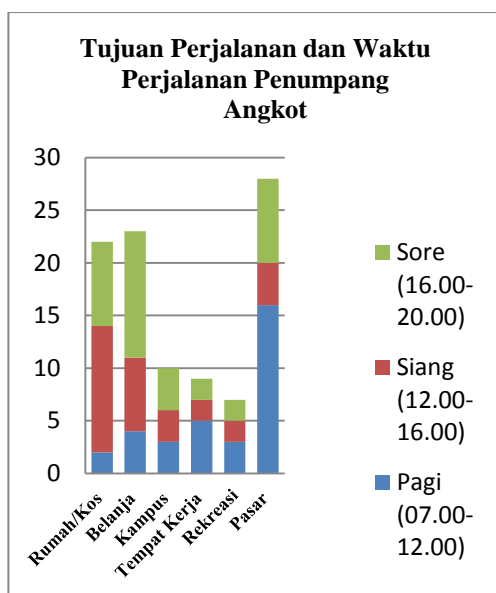
Jarak yang ditempuh para penumpang yang paling jauh adalah dari stasiun DJKA-Bandara atau sebaliknya yakni 23,4 Km dan waktu yang dibutuhkan 45-47 menit, dan berhenti setiap stasiun hanya 20 detik.



Gambar 3. Tujuan Perjalanan Dan Waktu Perjalanan Penumpang Transmudi
Sumber : Data yang diolah (2020)

Sesuai dengan **Gambar 3**. Tujuan perjalanan penumpang transmudi didominasi oleh mahasiswa yang bertujuan pergi ke kampus yakni mahasiswa UIN Raden Fatah sebanyak

33 orang atau 31.4%, sedangkan waktu perjalanan terbanyak adalah sore hari (23,7 %). Tujuannya di dominasi oleh tujuan pendidikan. Waktu tempuh transmisi antar halte adalah 2-3 menit, dan berhenti jika ada penumpang yang akan turun atau naik jika tidak maka lanjut ke halte selanjutnya.



Gambar 4. Tujuan Perjalanan Dan Waktu Perjalanan Penumpang Angkot
Sumber : Data yang diolah (2020)

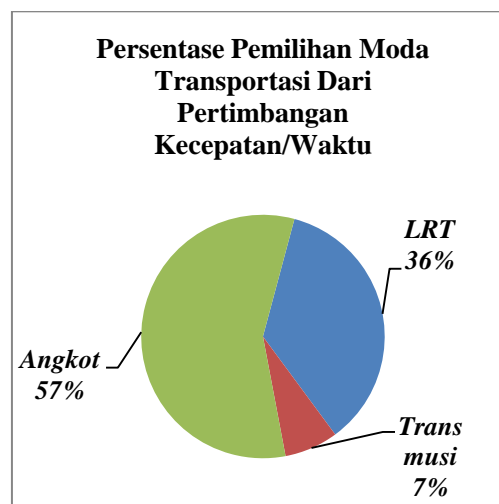
Berdasarkan data yang diolah ditunjukkan pada **gambar 4**, tujuan perjalanan penumpang pengguna angkot adalah Pasar dengan tujuan belanja. Hal ini disebabkan karena jalur angkot yang ada di Kota Palembang rata-rata berpusat akhir ke Ampera/Pasar 16 ilir begitu juga

dengan jalur sampel pada penelitian ini. Mayoritas yang menggunakan angkot adalah perempuan. Waktu paling ramai pengguna angkot adalah pagi hari (07.00-12.00 WIB) sebanyak 33 %.

Faktor Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Sarana Angkutan Yang Digunakan

Berdasarkan data yang diperoleh dari penumpang secara langsung melalui kuesioner terkait faktor pemilihan moda transportasi umum dan online di Kota Palembang, terdapat beberapa faktor yaitu sebagai berikut.

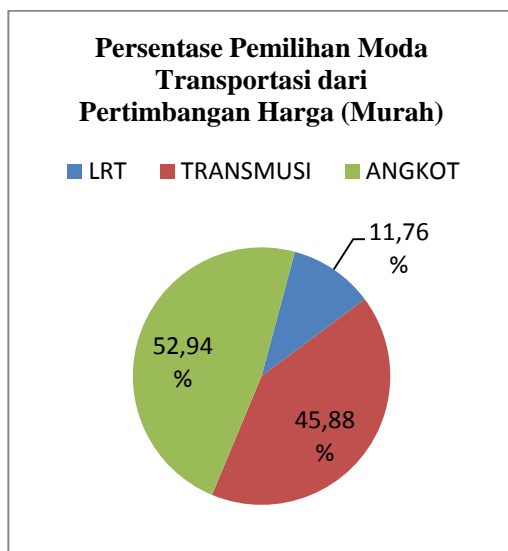
a. Pertimbangan Waktu



Gambar 5. Persentase Pemilihan Moda Transportasi dari Pertimbangan Waktu
Sumber : Data yang diolah (2020)

Berdasarkan **Gambar 5**, maka 57 % memilih moda transportasi angkot dengan persentase tertinggi, selanjutnya 36 % memilih LRT, sedangkan persentase terendah adalah transmusi sebesar 7 %.

Terkait pertimbangan waktu dalam pemilihan moda transportasi hal ini lebih banyak dipilih responden adalah angkot, hal ini sebabkan karena angkot lebih cepat dan mudah di dapatkan di tepi jalan raya dengan waktu tunggu 5-7 menit.

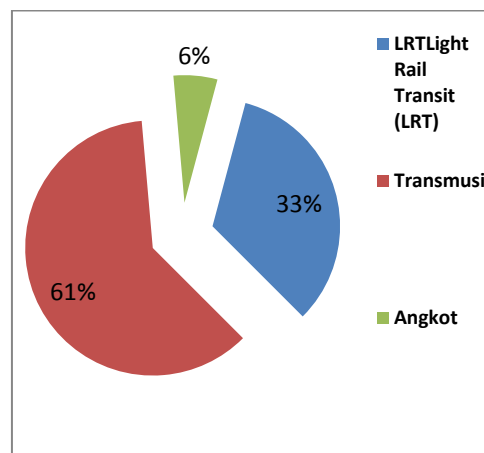


Gambar 6. Persentase Pemilihan Moda Transportasi dari Pertimbangan Harga

Sumber : Data yang diolah (2020)

Berdasarkan **Gambar 6**, persentase tertinggi pemilihan moda transportasi dilihat dari pertimbangan harga adalah angkot sebesar 52,94 % atau 45 orang dan transmusi sebesar 45,88 % atau 30 orang, hal ini dikarenakan angkot dan transmusi memang tergolong murah jika dibandingkan dengan transportasi lainnya, yakni dengan tarif angkot Rp. 4000,- dan transmusi berkisar Rp. 3.500 - Rp. 5.000,-.

c. Pertimbangan Keamanan



Gambar 7. Persentase Pemilihan Moda Transportasi dari Pertimbangan Keamanan

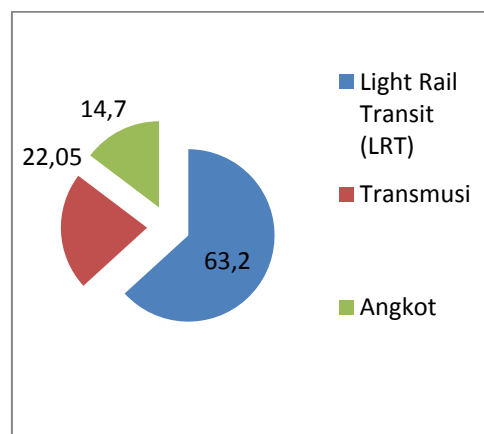
Sumber : Data yang diolah (2020)

Berdasarkan **gambar 7.** jumlah dan persentase pemilihan moda transportasi dari pertimbangan keamanan tertinggi adalah transmisi sebanyak 55 orang atau 61 % dan *Light Rail Transit* (LRT) sebanyak 30 orang atau 33.0 %. Dari wawancara dengan responden bahwa kedua transportasi ini memang tergolong aman dan ada pertanggung jawaban jika ada barang-barang penumpang yang tertinggal maka akan dikembalikan.

Persentase terendah ada pada angkot yakni hanya 6 %, hal ini disebabkan banyaknya tindakan kriminalitas yang banyak terjadi di angkot, seperti kecopetan, penculikan, kemalingan, dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, banyak

penumpang yang beralih ke transportasi Transmisi atau LRT dari tingkat keamanannya.

d. Pertimbangan Kenyamanan



Gambar 8. Persentase Pemilihan Moda Transportasi dari Pertimbangan Kenyamanan

Sumber : Data yang diolah (2020)

Berdasarkan **Gambar 8.** jumlah dan persentase tertinggi pemilihan moda transportasi dari pertimbangan kenyamanan adalah *Light Rail Transit* (LRT) sebanyak 43 orang atau 63.2 %, hal ini disebabkan oleh fasilitas yang ada di *Light Rail Transit* (LRT) yang tergolong sangat lengkap dan memadai.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Ciri pergerakan moda transportasi pada Koridor DJKA-Bandara di Kota Palembang dari beberapa moda transportasi yang ada rata-rata adalah tujuan perjalanannya adalah rumah, bekerja, pendidikan, dan berbelanja. Selain dari itu, penduduk Kota Palembang masih cenderung menggunakan kendaraan pribadi dan hal ini tidak dipungkiri hal inilah penyebab kemacetan di Kota Palembang.
2. Faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan sarana angkutan yang digunakan yang masih memiliki kekurangan dan kelebihan antara satu moda transportasi dengan moda transportasi lainnya. Diantaranya faktor pemilihan moda transportasi adalah pertimbangan kecepatan (waktu), Keamanan, Kenyamanan, dan Harga.

Saran

1. Pemerintah sebaiknya dapat menambah beberapa stasiun LRT agar moda transportasi ini dapat lebih mudah dijangkau pengguna serta lebih mengencarkan untuk kepada penduduk Kota Palembang agar lebih baik menggunakan moda transportasi umum untuk mengurangi kemacetan.
2. Pada moda transportasi angkot agar dihimbau agar mengurangi tingkat kriminalitas yang terjadi di beberapa oknum angkot, hal ini adalah salah satu yang menyebabkan turunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkot.
3. Sebaiknya pemerintah dan SP2J menempel atau menginformasikan jadwal dari transmisi di beberapa halte karena saat ini beberapa halte transmisi beralih fungsi menjadi tempat tunggu ojek online bukan tempat tunggu transmisi. Hal ini dikarenakan jadwal transmisi yang terkadang tidak menentu.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. Palembang Dalam Angka
2019. Palembang : BPS Kota
Palembang
- Daljoeni. (2003). *Geografi Desa dan
Kota*. Bandung: Alumni.
- Edi, N. (2015). *Semangat
Untuk LRT / KRL (Kereta
Layang Ringan)*. Jakarta :
Paparasi Dialog Publik DTKJ.
- Sani, Z. (2012). *Trasnportasi Suatu
Pengantar*. Jakarta: Universitas
Indonesia.
- Sugiyono.(2008).Metode Penelitian
Kualitatif Kuantitatif dan
R&D. Bandung : IKAPI
- Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan
dan Permodelan Transportasi.
ITB: Bandung
- Manik, Wiga Deswita (2019).Kajian
Karakteristik Pelaku Perjalanan
Moda Transportasi Publik Bus
Rapid Transit Di Kota Padang,
Jurnal Buana, Vol -3 No-5
2019, E-ISSN 2615-2630, hal
1010-1017