

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Sebuah studi menemukan bahwa jenis kelamin, usia, pendapatan rata-rata, kepemilikan kendaraan pribadi, total biaya perjalanan dengan kendaraan pribadi, total waktu perjalanan dengan kendaraan umum dan jarak tempuh dari rumah ke stasiun angkutan umum merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pemilihan moda transportasi (Witchayaphong et al., 2020). Hal ini menyoroti kompleksitas faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan ketika merencanakan dan mempromosikan Light Rail Transit (LRT) sebagai transportasi publik yang berkelanjutan.

Hasil studi tersebut memunculkan beberapa pertanyaan. Apa saja faktor utama yang mempengaruhi pilihan moda untuk menggunakan LRT, dan bagaimana pemahaman akan faktor-faktor tersebut dapat membantu kita mempromosikan transportasi perkotaan yang berkelanjutan?. Bagaimana adopsi LRT berdampak pada kemacetan lalu lintas dan jejak karbon secara keseluruhan di daerah perkotaan, dan apa peran perilaku pilihan moda individu dalam hal ini?. Dengan cara apa perbaikan dalam sistem LRT dapat mengubah perilaku pemilihan moda transportasi, dan apa implikasinya bagi masa depan perencanaan kota?.

Urbanisasi yang masif di kota-kota besar di Indonesia, ditambah dengan populasi yang terus bertambah, telah secara signifikan meningkatkan permintaan akan sistem transportasi umum yang efisien dan dapat diandalkan (Tuti et al., 2022). Fenomena urbanisasi yang ditandai dengan perpindahan penduduk dari daerah pedesaan ke perkotaan ini telah memicu pertumbuhan infrastruktur dan fasilitas perkotaan yang pesat (Mardiansjah et al., 2021). Namun, pertumbuhan ini juga memunculkan tantangan baru, salah satunya adalah meningkatnya kebutuhan akan sistem transportasi publik yang efektif (Muttaqin et al., 2021). Sebagai negara berkembang dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi, wilayah perkotaan di Indonesia semakin padat seiring dengan tingginya tingkat urbanisasi (Demartoto & Ramdhon, 2021). Permintaan transportasi kota meningkat dengan cepat, dan pasokan transportasi umum saat ini tidak cukup untuk mengimbangi urbanisasi dan pertumbuhan penduduk (Tuti et al., 2022).

Pemerintah Indonesia telah secara aktif menangani kebutuhan transportasi umum di Indonesia melalui berbagai inisiatif dan kebijakan. Pemerintah telah menyadari pentingnya percepatan pembangunan infrastruktur untuk memenuhi kebutuhan transportasi publik yang terus meningkat (Kurniawan & Rahman, 2019). Berbagai upaya telah dilakukan untuk mendorong semua pihak untuk melakukan berbagai pendekatan dalam memecahkan masalah perkotaan, dengan tujuan untuk menciptakan kota yang layak huni pada tahun 2045 (Nope et al., 2020). Namun, terlepas dari upaya-upaya tersebut, tantangan tetap ada, seperti peningkatan jumlah kendaraan pribadi setiap tahunnya di kota-kota seperti di kota

– kota besar di Indonesia, yang mengindikasikan perlunya solusi transportasi umum yang lebih efektif (Muttaqin et al., 2021).

Dalam konteks Indonesia, inisiatif transportasi massal telah menjadi titik fokus dalam mengatasi tantangan mobilitas perkotaan dan infrastruktur transportasi. Pengembangan sistem *Mass Rapid Transit* (MRT) dan *Light Rail Transit* (LRT) telah menjadi langkah penting dalam memperluas jaringan transportasi kereta api di Indonesia, yang bertujuan untuk menyediakan pilihan transportasi massal yang efisien dan mudah diakses (Berawi et al., 2019). Transportasi massal di Indonesia mencakup berbagai sistem transportasi umum yang dirancang untuk melayani banyak orang, menjawab tantangan mobilitas perkotaan, aksesibilitas, dan transportasi yang berkelanjutan.

Pergeseran moda dari kendaraan pribadi ke transportasi umum, khususnya di Indonesia, merupakan tantangan yang dipengaruhi oleh berbagai faktor. Beberapa studi telah menyoroti pentingnya ketepatan waktu, kenyamanan kereta api, dan waktu tunggu sebagai faktor-faktor penting yang mempengaruhi peralihan moda ke sistem transportasi berbasis kereta api (Saroji et al., 2023). Selain itu, pengenalan sistem transportasi umum yang efisien di kota-kota berkembang telah diidentifikasi sebagai tantangan, terutama karena masih maraknya penggunaan kendaraan pribadi untuk bepergian (Sugiarto et al., 2021).

Sebuah studi yang dilakukan oleh Litbang Kompas pada Agustus 2023, yang melibatkan 510 responden yang dipilih secara acak dari 34 provinsi di seluruh Indonesia, mengungkap pola menarik dalam penggunaan transportasi

umum seperti KRL, MRT, bus, angkot, dan lainnya (Databoks, 2023). Data menunjukkan bahwa hanya sebagian kecil, yaitu 12,9%, dari responden yang sering atau setiap hari menggunakan layanan-layanan tersebut. Sebanyak 4,3% dari partisipan menyatakan bahwa mereka jarang menggunakan transportasi umum, dengan tingkat penggunaan hanya 2-3 kali per minggu. Mayoritas, atau 40,9%, responden mengaku jarang menggunakan layanan ini, yang diukur sekitar satu kali dalam sebulan. Selain itu, terdapat porsi yang signifikan, yaitu 31,9%, dari responden yang menyatakan bahwa mereka tidak pernah menggunakan transportasi umum dalam kegiatan sehari-hari (Databoks, 2023). Temuan ini menyoroti kondisi penggunaan transportasi umum di Indonesia saat ini dan menggarisbawahi perlunya investigasi lebih lanjut serta potensi peningkatan infrastruktur dan layanan transportasi umum.

Peningkatan penggunaan kendaraan bermotor yang ekstensif telah menimbulkan berbagai masalah, termasuk degradasi lingkungan (Sitati et al., 2022; Wang et al., 2022), masalah kesehatan (Sitati et al., 2022; Soesanti & Syahputra, 2018), kemacetan lalu lintas (Mohanty et al., 2019; X. Yang et al., 2019), masalah keselamatan di jalan raya (Wang et al., 2020), dan tantangan ekonomi (X. Yang et al., 2019).

Sektor transportasi telah diidentifikasi sebagai kontributor utama polusi udara, dengan emisi dari kendaraan bermotor yang secara signifikan berdampak pada kualitas udara dan kesehatan manusia (Shafie & Mahmud, 2020). Dampak lingkungan dari kendaraan bermotor tidak hanya terbatas pada polusi udara,

dengan berbagai studi yang mengindikasikan kontribusi emisi kendaraan terhadap emisi gas rumah kaca, pemanasan global, dan perubahan iklim (Ranieri et al., 2018). Indonesia menduduki urutan pertama di Asia Tenggara sebagai penghasil gas rumah kaca yaitu sebanyak 589.5 juta ton pada tahun 2020 (Ritchie et al., 2020).

Dampak tingkat motorisasi dan keselamatan lalu lintas terhadap pertumbuhan ekonomi juga telah dipelajari, dengan menekankan keterkaitan antara tingkat motorisasi, keselamatan lalu lintas, dan pembangunan ekonomi (Peleckienė et al., 2022). Penelitian tersebut mengungkapkan bahwa di negara-negara Uni Eropa dengan tingkat pendapatan yang lebih tinggi, peningkatan jumlah kendaraan bermotor lebih rendah dibandingkan dengan penurunan angka kematian per kendaraan bermotor. Sebaliknya, di negara-negara dengan tingkat pendapatan yang lebih rendah, peningkatan kendaraan bermotor lebih tinggi daripada penurunan angka kematian per kendaraan bermotor (Peleckienė et al., 2022).

Masalah terkait dengan lingkungan dan keselamatan merupakan masalah yang menjadi perhatian dalam sektor transportasi. Transportasi umum massal merupakan salah satu alternatif solusi dalam pengurangan dampak akibat masalah-masalah tersebut. Preferensi masyarakat yang masih rendah terhadap penggunaan transportasi umum massal mendesak untuk dieksplorasi. Faktor – faktor yang melatarbelakangi keputusan dalam memilih moda transportasi umum massal penting untuk diungkapkan sebagai pertimbangan pihak yang

berkepentingan untuk menggalakkan moda transportasi umum terutama pada konteks negara berkembang seperti Indonesia.

1.2 PERUMUSAN MASALAH

Penggunaan kendaraan bermotor pribadi di Indonesia mengalami pertumbuhan yang signifikan. Namun, peningkatan ini telah menimbulkan masalah lingkungan dan keselamatan yang mengkhawatirkan. Menanggapi tantangan-tantangan ini, pemerintah Indonesia telah memprakarsai beberapa langkah untuk mengurangi dampak dari tren ini. Salah satu langkah tersebut adalah penyediaan transportasi umum massal berbasis rel. Inisiatif ini bertujuan untuk menawarkan alternatif yang lebih berkelanjutan dan efisien untuk kendaraan bermotor pribadi, sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas, menurunkan emisi karbon, dan meningkatkan mobilitas perkotaan secara keseluruhan.

Penerapan program ini di kota-kota besar di Indonesia menandakan komitmen pemerintah untuk mengatasi masalah transportasi. Namun, keberhasilan inisiatif ini bergantung pada penerimaan dan penggunaan publik. Oleh karena itu, di samping pembangunan infrastruktur, upaya-upaya juga harus diarahkan untuk mempromosikan manfaat dari transportasi publik dan mendorong perubahan sikap masyarakat terhadap praktik-praktik perjalanan yang lebih berkelanjutan. Oleh karena itu penelitian ini bertujuan mengeksplorasi faktor-

faktor yang melatarbelakangi pemilihan moda transportasi umum masal terutama pada moda *Light Rail Transit* (LRT) Sumatera Selatan.

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan penelitian ini secara terperinci antarlain:

1. Mengidentifikasi profil demografi penumpang *Light Rail Transit* (LRT) Palembang.
2. Mengidentifikasi faktor – faktor atau variabel utama dan indikator yang melatarbelakangi pengguna dalam memilih *Light Rail Transit* (LRT) Palembang sebagai moda transportasi.
3. Mengukur hubungan antara faktor – faktor atau variabel utama yang melatarbelakangi pengguna dalam memilih *Light Rail Transit* (LRT) Palembang sebagai moda transportasi.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Manfaat penelitian ini antarlain:

1. **Menginformasikan Kebijakan dan Perencanaan:** Memahami faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan komuter terhadap LRT dapat membantu pembuat kebijakan dan perencana kota untuk membuat keputusan yang tepat. Misalnya, jika penelitian menunjukkan bahwa para komuter lebih memilih LRT karena keandalan dan kecepatannya, maka upaya-upaya dapat dilakukan untuk meningkatkan aspek-aspek layanan ini. Hal ini dapat meningkatkan

jumlah penumpang, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan meningkatkan mobilitas perkotaan.

2. **Mendorong Pembangunan Perkotaan yang Berkelanjutan:** LRT sering dipandang sebagai bentuk transportasi yang lebih berkelanjutan dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Penelitian di bidang ini dapat memberikan wawasan tentang bagaimana mendorong lebih banyak orang untuk memilih LRT, sehingga mengurangi emisi karbon dan berkontribusi pada pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.
3. **Meningkatkan Kepuasan Pelanggan:** Dengan mempelajari perilaku pemilihan moda LRT, otoritas transit dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang apa yang dihargai oleh para penumpang dalam layanan mereka. Hal ini dapat berkisar dari kebersihan dan keamanan hingga frekuensi dan ketepatan waktu layanan. Wawasan ini dapat digunakan untuk meningkatkan kepuasan pelanggan dan meningkatkan jumlah penumpang.
4. **Mengisi Kesenjangan Pengetahuan:** Setiap studi penelitian menambahkan dimensi baru pada literatur akademis yang ada. Dengan berfokus pada Perilaku Pemilihan Moda LRT, penelitian ini dapat mengisi kesenjangan pengetahuan, memberikan wawasan baru, atau bahkan menantang teori dan asumsi yang ada. Temuan penelitian ini dapat membantu mengidentifikasi pertanyaan penelitian baru atau menyarankan metode untuk penelitian di masa depan. Hal ini sangat relevan dalam bidang yang dinamis seperti

transportasi perkotaan, di mana teknologi dan kebijakan yang berkembang terus membentuk perilaku.

1.5 RUANG LINGKUP PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan kerangka ruang lingkup untuk memfokuskan analisis yang akan dilakukan. Adapun ruang lingkup tersebut meliputi:

1. **Konteks Geografis:** Penelitian ini berlokasi di Palembang, Sumatera Selatan, Indonesia. Konteks geografis ini sangat penting karena memberikan latar yang unik untuk mempelajari perilaku pemilihan moda LRT, mengingat karakteristik sosio-ekonomi, budaya, dan infrastruktur yang spesifik di wilayah tersebut.
2. **Objek Penelitian:** Objek penelitian ini adalah sistem Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan. Dengan berfokus pada moda transportasi yang spesifik ini, penelitian ini dapat memberikan wawasan yang dapat diterapkan secara langsung untuk meningkatkan dan mempromosikan penggunaan LRT di Sumatera Selatan.
3. **Kerangka Kerja Teoritis:** Penelitian ini menggunakan *Theory of Planned Behaviour* (TPB) dan *Customer Satisfaction* (CS) sebagai kerangka teoritisnya. TPB dapat membantu memahami aspek sikap dan perilaku dalam pemilihan moda LRT, sementara CS dapat menjelaskan bagaimana kualitas layanan mempengaruhi pilihan ini.

4. **Model Analisis:** Pemodelan Persamaan Struktural Kuadrat Terkecil Parsial (*Partial Least Squares Structural Equation Modeling/PLS-SEM*) untuk analisis penelitian ini. Teknik statistik tingkat lanjut ini dapat membantu memahami hubungan yang kompleks antara berbagai faktor yang memengaruhi perilaku pemilihan moda LRT.
5. **Pengumpulan Data:** Data untuk penelitian ini dikumpulkan melalui kuesioner yang dilakukan di salah satu stasiun LRT Palembang. Sampel diambil secara acak dari semua penumpang LRT, yang membantu memastikan keterwakilan dan keandalan data.

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN

Struktur penulisan ini terdiri dari 5 (lima) bab, dengan rincian sebagai berikut :

1. **BAB I PENDAHULUAN.** Bab ini mencakup latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan. Ini memberikan pembaca gambaran umum tentang penelitian dan apa yang diharapkan dari penelitian ini.
2. **BAB II TINJAUAN PUSTAKA.** Bab ini menjabarkan penjelasan tentang teori-teori dan konsep-konsep menurut para ahli yang mendukung penelitian. Ini mencakup literatur yang relevan dengan topik penelitian dan memberikan latar belakang teoritis untuk penelitian. Bagian ini menjelaskan bagaimana teori dan konsep yang telah diulas dalam kajian pustaka saling terkait dan membentuk dasar pemikiran untuk penelitian.

3. **BAB III METODOLOGI PENELITIAN.** Bab ini menjelaskan tentang prosedur penelitian yang akan dilakukan, termasuk pengumpulan dan analisis data. Ini memberikan pembaca pemahaman tentang bagaimana penelitian ini dilakukan.
4. **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.** Bab ini menjabarkan data-data yang telah dikumpulkan dan dianalisis, dan kemudian melakukan pembahasan terhadap hasil analisis. Ini memberikan pembaca hasil konkret dari penelitian ini dan interpretasi penulis tentang hasil tersebut.
5. **BAB V KESIMPULAN.** Bab ini berisikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan jawaban atas tujuan penelitian dan saran merupakan rekomendasi berdasarkan hasil penelitian. Ini memberikan pembaca pemahaman akhir tentang penelitian dan implikasinya.