

POLA PERJALANAN PENGGUNA MRT MENUJU STASIUN LEBAK BULUS GRAB

(Travel User Patterns To Lebak Bulus Grab Station)

Achmad Abitia Prakoso¹, Wita Meutia¹

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Jakarta, Indonesia

E-mail: amd.abitiapro@gmail.com

Diterima 15 September 2021, Disetujui 25 November 2021

ABSTRAK

Pembangunan Infrastruktur merupakan salah satu bagian penting dalam perkembangan suatu wilayah dan negara yang merupakan salah satu tugas dan kewajiban dari pemerintah baik pusat maupun daerah. MRT (mass rapid transportation) merupakan transportasi massa untuk perkotaan. Stasiun Lebak Bulus Grab yang berlokasi di Jakarta Selatan menjadi titik awal rute transportasi MRT hal ini dipicu oleh tingginya tingkat kemacetan di Jakarta selatan. Dalam Tata Kota lokasi yang paling ideal untuk membangun sarana transportasi adalah di pinggiran kota. Daerah Lebak Bulus Grab berbatasan langsung dengan Provinsi Banten sehingga masyarakat yang berada disekitar lingkaran luar Jakarta dapat menjangkau transportasi MRT. Ada beberapa cara untuk mencapai Stasiun Lebak Bulus seperti angkutan umum, kendaraan pribadi, bersepeda, berjalan kaki dan sebagainya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pola perpindahan antar moda dalam mencapai Stasiun MRT Lebak Bulus Grab. Metode penelitian menggunakan kuesioner dengan responden adalah pengguna MRT yang menuju Stasiun Lebak Bulus Grab. Berdasarkan analisis diperoleh preferensi orang untuk berjalan kaki sekitar 20%, angkutan umum online dan konvensional sekitar 75%, kendaraan pribadi sekitar 5%. Untuk fasilitas yang digunakan pengguna MRT dalam mencapai stasiun tersebut diperoleh ojek online 53%, ojek biasa 5%, angkot 4% busway 13%, metromini/kopaja 2%, sepeda 1%, jalan kaki 20%, kendaraan pribadi 2%.

Kata Kunci: Infrastruktur, Aksesibilitas, Lebak Bulus, MRT, Persepsi Masyarakat.

ABSTRACT

Infrastructure Development is one important part in the development of a region and country which is one of the duties and obligations of both central and regional governments. MRT (mass rapid transportation) is mass transportation for urban areas. The Lebak Bulus Grab Station, located in South Jakarta, is the starting point for the MRT transportation route, triggered by the high level of congestion in southern Jakarta. In City Planning the most ideal location for building transportation facilities is in the suburbs. The Lebak Bulus Grab area is directly bordered by the Province of Banten, so that communities around the outer ring of Jakarta can reach MRT transportation. There are several ways to reach Lebak Bulus Station by public transportation, private vehicles, biking, walking, etc. The purpose of this study was to determine the patterns of intermodal movement in reaching the Lebak Bulus Grab MRT Station. This research method uses a questionnaire where the target respondents are MRT users who are heading to Lebak Bulus Grab Station. Based on the analysis, it was found that people's preference for walking was around 20%, online and conventional public transportation around 75%, private vehicles around 5%. For the facilities used by MRT users to reach the station 53% online motorcycle taxis, 5% regular motorcycle taxis, 13% public transportation busways 13%, metromini / kopaja 2%, bicycles 1%, walking 20%, private vehicles 2%.

Keywords: Infrastructure, Accessibility, Lebak Bulus, MRT, Public Perception.

PENDAHULUAN

Transportasi menjadi bagian dari fungsi masyarakat, sehingga transportasi tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan sehari-hari. Kita tidak dapat hidup berdiam diri di suatu tempat. Ia harus melakukan aktifitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, sehingga hal ini mengharuskan seseorang untuk melakukan perpindahan tempat dari tempat semula ke tempat tujuan dimana kebutuhannya tersedia. Dari uraian tersebut terdapat suatu perpindahan baik orang maupun barang. Maka hal ini dapat didefinisikan secara umum sebagai transportasi. Dengan suksesnya pembangunan, taraf kehidupan/pendapatan (*income*) masyarakat kini mengalami peningkatan. Maka daya beli masyarakat juga meningkat. Salah satu dampaknya adalah peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan yang cukup signifikan. Hal ini menjadi salah satu ciri dari negara yang sedang berkembang. Dampak selanjutnya adalah meningkatnya penggunaan bahan bakar minyak, polusi udara dan suara, kecelakaan lalu lintas, kemacetan, dan kerusakan lingkungan. Urbanisasi yang meningkat begitu pesat, jumlah penduduk kota membengkak (akibat daya tarik kota, misalnya: adanya lapangan kerja, sekolah-sekolah yang bermutu, fasilitas pelayanan umum, dll).

Meningkatnya populasi membangkitkan kebutuhan transportasi yang secara perkiraan sebanding dengan peningkatan populasi itu sendiri. Kemudahan, kenyamanan aksesibilitas infrastruktur transportasi dan penyedia jasa angkutan umum juga dapat menambah jumlah perjalanan.

Stasiun MRT Lebak Bulus Grab yang berlokasi di Jakarta Selatan menjadi titik awal rute transportasi MRT hal ini dipicu oleh tingginya tingkat kemacetan di Jakarta selatan. Stasiun Lebak Bulus Grab sudah disediakan *park & ride* yang berada di pinggiran kota. Daerah Lebak Bulus Grab berbatasan langsung dengan Provinsi Banten sehingga masyarakat yang berada disekitar lingkaran luar Jakarta dapat menjangkau transportasi MRT. Jika diperhatikan jalur MRT Lebak Bulus Grab - HI bersinggungan dengan jalur Ganjil Genap (GAGE) hal ini dapat meningkatkan awareness masyarakat sehingga beralih ke transportasi umum dengan demikian dapat mengurangi kemacetan. Tentunya agar dapat menarik minat masyarakat untuk beralih ke angkutan umum, salahsatunya diperlukan aksesibilitas menuju stasiun yang mudah, nyaman dan terjangkau. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pola perjalanan pengguna MRT menuju Stasiun Lebak Bulus Grab.

Pola Perjalanan

Pola Perjalanan didefinisikan sebagai suatu perjalanan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada perjalanan yang menggunakan moda kendaraan bermotor. Perjalanan *Home Based*, merupakan perjalanan yang basis tujuannya adalah rumah dan kembali ke rumah. Sedangkan perjalanan *Non Home-Based*, yaitu Perjalanan non-rumah atau non-perumahan adalah perjalanan yang tidak melibatkan basis rumah. Dalam hal ini, istilah produksi diberikan kepada asal perjalanan dan istilah atraksi

mengacu pada tujuan perjalanan [1][2]. Di kawasan stasiun sudirman yang didominasi oleh perkantoran, ojek online menjadi pilihan setelah opsi berjalan kaki untuk menuju stasiun. [3].

Pola Perjalanan yang dianalisis ditinjau berdasarkan lokasi semula menuju tujuan akhir perjalanan dari Pengguna MRT. Kawasan stasiun MRT Lebak Bulus merupakan kawasan yang potensial dari segi transportasi yang dapat mempermudah aksesibilitas dan mobilitas masyarakat sekitar. Terdapat beberapa jenis transportasi yang ada di sekitar kawasan stasiun, seperti Busway, Metromini/Kopaja, Angkot, maupun kendaraan lain seperti Ojek Online, Kendaraan Pribadi, dan sebagainya.

Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan kemudahan dalam mencapai suatu lokasi melalui sistem transportasi. Aksesibilitas menurut Black (1981) ialah penggabungan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi[4]. Indikator aksesibilitas merupakan nilai numerik yang menunjukkan mudah atau sulitnya untuk mencapai akses ke barang-barang dan pelayanan (5). Adanya interkoneksi antar moda yang baik, dari stasiun menuju rute lainnya atau sebaliknya akan menghidupkan pusat aktivitas dengan sebagian besar pejalan kaki merupakan salah satu prinsip pengembangan stasiun berbasis transit.[6]

METODE

Pada penelitian ini digunakan metode statistik deskriptif. Penelitian berlokasi di Stasiun MRT Lebak Bulus Grab, jenis data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Survei dilakukan pada bulan Desember Tahun 2019 dengan menyebarkan kuesioner kepada pengguna MRT dari lokasi semula menuju Stasiun Lebak Bulus Grab.

Kuesioner terdiri dari 3 bagian yaitu karakteristik responden, karakteristik perjalanan (lokasi asal menuju stasiun, moda transportasi untuk menuju stasiun, waktu tempuh, jarak tempuh), dan persepsi responden terhadap kondisi jalur pejalan kaki. Persepsi responden terhadap pejalan kaki diukur dengan skala liker yaitu 1 (sangat tidak setuju) hingga 5 (sangat setuju)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden didapatkan dari hasil wawancara kuesioner kepada pengguna MRT di Stasiun MRT Lebak Bulus Grab yang terbagi berdasarkan jenis kelamin, usia, Pendidikan terakhir, pekerjaan, penghasilan perbulan, dan biaya transportasi perbulan. Berdasarkan hasil survey diperoleh 54 responden dengan karakteristik sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik Responden	%
1. Gender	
Laki-laki	39%
Perempuan	61%
2. Usia	
< 20 tahun	7%
21 – 25 tahun	43%
25 – 30 tahun	30%
31 – 35 tahun	7%
36 – 40 tahun	7%
> 40 tahun	6%
3. Pendidikan Terakhir	
SMP	2%
SMA	31%
Diploma	19%
D4/S1	46%
S2/S3	2%
4. Pekerjaan	
Pegawai Negeri Sipil (PNS)	19%
Pegawai Swasta	30%
Wiraswasta	19%
Pelajar/Mahasiswa	9%
Pensiunan	2%
Lainnya	22%
5. Pernghasilan (pe rbulan)	
Rp.2.000.000-Rp.3.000.000	40%
Rp.3.001.000-Rp.4.000.000	9%
Rp.4.001.000-Rp.5.000.000	47%
>Rp.5.000.000	4%
6. Biaya Transportasi (per bulan)	
<500.000	24%
501.000 – 1.100.000	46%
1.100.001 – 2.000.000	26%
2.000.001 – 2.500.000	2%
2.500.001 – 3.000.000	2%

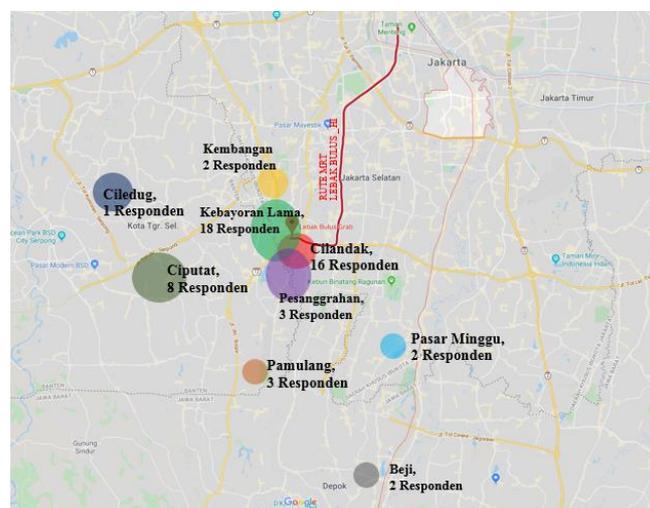
Lokasi Asal untuk menuju Stasiun

Perjalanan pengguna MRT dari lokasi asal menuju Stasiun Lebak Bulus Grab ditinjau berdasarkan kecamatan di sajikan dalam Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Lokasi Semula Menuju Stasiun

Kecamatan	%
Cilandak	30%
Kebayoran Lama	33%
Pasar Minggu	4%
Kembangan	4%
Pesanggrahan	5%
Ciputat	14%
Ciledug	2%
Pamulang	5%
Baji	4%

Berdasarkan data perjalanan pada tabel diatas dapat dihasilkan titik-titik lokasi semula menjadi peta sebaran lokasi semula pengguna MRT menuju Stasiun Lebak Bulus Grab.

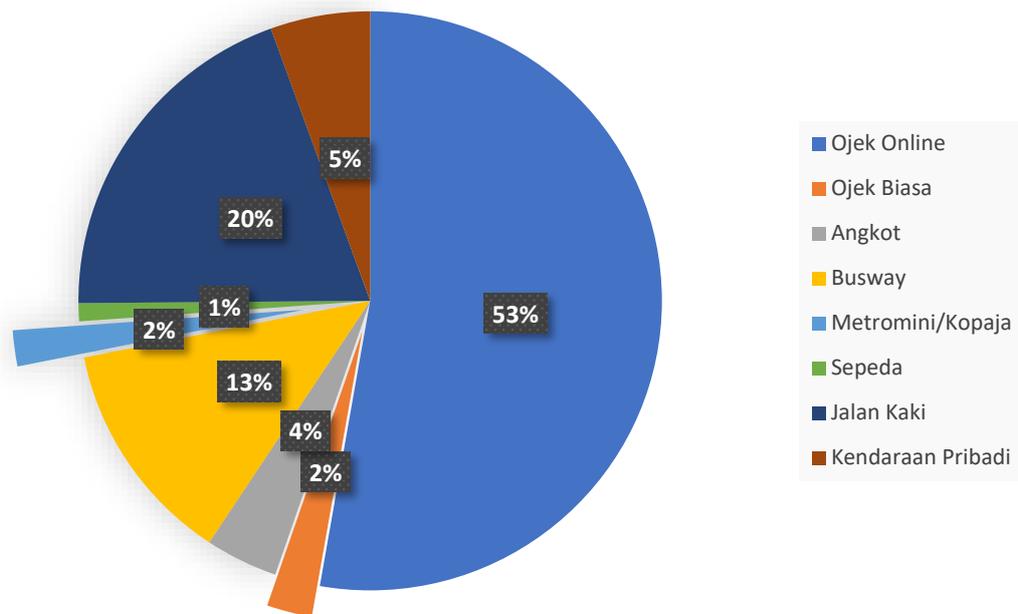


Gambar 1. Peta Sebaran Lokasi Semula Pengguna MRT.

Dari Tabel 2 Menampilkan titik awal perjalanan pengguna MRT menuju Stasiun Lebak Bulus Grab. sebanyak 30% responden berasal dari kecamatan Cilandak, 37% berasal dari kecamatan Kebayoran Lama, 4% berasal dari kecamatan pasar minggu, 14% berasal dari kecamatan Ciputat, 2% berasal dari kecamatan Ciledug, 4% dari kecamatan Kembangan, 5% berasal dari kecamatan Pesanggrahan, dan 4% berasal dari kecamatan Beji. Titik awal perjalanan pengguna MRT yang paling mendominasi adalah kecamatan Cilandak dan Kebayoran lama. Hal ini dikarenakan Kawasan tersebut berjarak dekat dengan stasiun MRT Lebak Bulus Grab.

Moda untuk menuju Stasiun Lebak Bulus Grab

Berikut ini adalah data komposisi moda pilihan pengguna MRT:



Gambar 2 Moda transportasi yang dipilih dari lokasi semula menuju Stasiun MRT Lebak Bulus Grab.

Berikut ini adalah tabel klasifikasi responden dalam memilih moda transportasi berdasarkan alasan responden:

Tabel 3. Moda transportasi yang dipilih dari lokasi semula menuju stasiun MRT Lebak Bulus Grab.

Moda Transportasi	Lebih Aman	Lebih Nyaman	Lebih Murah	Lebih Cepat
Ojek Online	17.31%	11.54%	9.62%	23.08%
Ojek Biasa	-	-	-	5.77%
Angkot	-	-	3.85%	-
Busway	1.92%	5.77%	-	-
Metromini/Kopaja	-	-	1.92%	-
Sepeda	1.92%	-	-	-
Jalan Kaki	-	-	9.62%	1.92%
Kendaraan Pribadi	5.77%	1.92%	-	-
Lainya, Taxi Biasa	-	1.92%	-	-

Dari Gambar 2 dan Tabel 3 menampilkan persepsi masyarakat terhadap moda transportasi menuju stasiun MRT Lebak Bulus Grab beserta alasan responden. Responden lebih memilih menggunakan transportasi umum berupa ojek online dalam perjalanan dari rumah atau titik asal menuju stasiun MRT Lebak Bulus Grab. Ini dikarenakan bahwa rata-rata masyarakat sudah dimudahkan dengan hadirnya sistem transportasi berbasis online sehingga perpindahan antar moda dapat dilakukan dengan praktis, ekonomis, dan efisien.

Pemilihan moda berdasarkan usia, dari rekapitulasi kuesioner dan analisa pada subab Data Responden yang paling dominan didapat hasil berikut:

Tabel 4. Moda Pilihan yang Dominan Berdasarkan Usia.

Usia	Pilihan Moda
< 20 tahun	Ojek Online
21 – 25 tahun	Ojek Online
25 – 30 tahun	Busway
31 – 35 tahun	Sepeda
36 – 40 tahun	Sepeda
> 40 tahun	Sepeda

Pada Tabel 4 menampilkan bahwa pengguna MRT dalam perjalanan menuju stasiun Lebak Bulus Grab pada rentang usia <20 – 30 tahun menggunakan ojek online, 25 – 35 tahun menggunakan busway, 36 – 40 tahun menggunakan sepeda.

Waktu Tempuh Perjalanan

Dari hasil kuesioner, responden memberikan informasi waktu tempuh dan jarak tempuh perjalanan dari lokasi asal menuju Stasiun MRT Lebak Bulus Grab dengan moda transportasi pilihan. Berdasarkan informasi tersebut diperoleh waktu tempuh rata-rata dari tiap moda yang dipilih responden.

Tabel 5. Waktu Tempuh

Moda Transportasi	Waktu (menit)
Kendaraan Pribadi	24 menit
Jalan Kaki	5 menit
Sepeda	10 menit
Metromini/Kopaja	28 menit
Busway	38 menit
Angkot	18 menit
Ojek Biasa	11 menit
Ojek Online	16 menit

Jarak Tempuh Perjalanan

Berikut ini adalah data rentang jarak tempuh pengguna MRT dari lokasi semula menuju Stasiun MRT Lebak Bulus Grab.

Tabel 6. Jarak Tempuh

Rentang Jarak	%
<500m	13%
501 – 1 km	33%
1,1 km – 2 km	20%
2,1 km – 3 km	17%
3,1 km – 4 km	6%
4,1 km – 5 km	6%
>6 km	6%

Persepsi Responden terhadap Aksesibilitas menuju Stasiun

Responden menilai kesetujuan terhadap beberapa pertanyaan terkait dengan kondisi jalur pejalan kaki menuju Stasiun MRT Lebak Bulus Grab. Skala yang digunakan adalah skala likert dengan skala 1 merupakan sangat tidak setuju hingga skala 5 yang menunjukkan sangat setuju.

Tabel 7. Rekapitulasi Penilaian Skala Likert

Pernyataan	Nilai	Indeks (%)	Tanggapan Responden
Jalur pejalan kaki ramah difabel, nyaman, dan aman	211	78%	Setuju
Fasilitas dan infrastruktur	161	60%	Cukup

Pernyataan	Nilai	Indeks (%)	Tanggapan Responden
jalur khusus sepeda cukup strategis dan tertata dengan baik			
Sarana dan prasarana transportasi angkutan umum di Stasiun MRT Lebak Bulus memudahkan perjalanan	202	75%	Setuju

Nilai indeks yang diperoleh pada pernyataan “Jalur pejalan kaki ramah difabel, nyaman, dan aman ” adalah 78% maka disimpulkan bahwa responden setuju bahwa Jalur pejalan kaki ramah difabel, nyaman, dan aman sehingga memilih untuk berjalan kaki. Pada pernyataan mengenai fasilitas dan infrastruktur sepeda, responden merasa fasilitas dan infrastruktur jalur khusus sepeda cukup strategis dan tertata dengan baik sehingga anda berminat untuk bersepeda. Responden juga setuju bahwa Sarana dan prasarana transportasi angkutan umum di Stasiun MRT Lebak Bulus memudahkan perjalanan.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa untuk menuju Stasiun Lebak Bulus Grab dari lokasi asal responden lebih memilih ojek online dengan bobot persentase sebesar 59%. Alasan untuk memilih ojek online dikarenakan moda ini dianggap murah, cepat dan nyaman. Selain itu, juga diketahui berjalan kaki menjadi pilihan responden setelah opsi ojek online. Responden yang memilih berjalan kaki dikarenakan waktu tempuh menuju stasiun yang tidak terlalu lama.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ortuzar, Juan de Rios and Luis G. Willumsen. (1994). *Modelling Transport*. John Willey and Sons Ltd.
- [2] Firdaus, O dan Gunawan I. (2013). Analisis Perjalanan Orang di Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, Vol 1, pp.134 – 149.
- [3] Kuncoro, A.A., Samudro, B., Tjahjani A R I., Meutia W. (2019). *Karakteristik Perjalanan Penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) pada Kawasan Transit Stasiun Sudirman, Konferensi Nasional teknik Sipil (KoNTekS)*-13.
- [4] Tamin, O.Z, (2008), *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.

- [5] Edmonds, Geoff. 1998. Wasted Time: The Price of Poor Access. Geneva: Development Policies Departement, International Labour Office
- [6] R. Falconer and E. Richardson. (2010). "Rethinking urban land use and transport planning--opportunities for transit oriented development in Australian cities case study Perth," Aust. Plan., vol. 47, no. 1, pp. 1- 13.