

Karakteristik Penumpang Kereta Api Komuter Sulam

NURANI HARTATIK, IKA WAHYUNING RATRI, YUDHA LESMANA

Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945, Surabaya
Email: rani260678@gmail.com

ABSTRAK

Kereta api komuter Sulam merupakan salah satu transportasi umum massal alternatif yang dapat melayani pergerakan pekerja komuter dari Kabupaten Lamongan ke Kota Surabaya. PT. KAI DAOP 8 selaku pengelola harus mampu memberikan pelayanan yang maksimal bagi pengguna kereta api komuter Sulam, sehingga jumlah penumpang dapat meningkat seiring dengan peningkatan pelayanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik penumpang kereta api komuter Sulam, sehingga dapat dijadikan dasar identifikasi awal. Metode survei wawancara dilakukan kepada 300 reponden yang dilakukan pada hari kerja pada jam sibuk pagi dan sore hari. Hasil penelitian berdasarkan survei wawancara didapat 55% penumpang adalah perempuan, dengan maksud perjalanan bekerja sebesar 53% dan 40% berusia 21–30 tahun. Sebanyak 51% responden menggunakan kereta api komuter lebih dari 3 kali dalam satu minggu, responden menggunakan kereta api komuter untuk berangkat dan pulang kerja setiap harinya. Besarnya penghasilan 32% responden adalah Rp2.000.000,00–Rp3.000.000,00. Sebanyak 40% penumpang beralasan menggunakan kereta api komuter Sulam karena biaya yang lebih murah dibanding sarana transportasi lain dengan tujuan yang sama ke Kota Surabaya.

Kata kunci: kereta api komuter Sulam, karakteristik penumpang, layanan.

ABSTRACT

The Sulam commuter train is one of the alternative mass public transportation that can serve the movement of commuter workers from Lamongan Regency to Surabaya City. PT. KAI DAOP 8 as the manager must be able to provide maximum service for users of the Sulam commuter train, so that the number of passengers can increase along with the increase in service. This study aims to determine the characteristics of passenger commuter train, so that it can be used as the basis for initial identification. The interview survey method was conducted for 300 prescribers who were carried out on weekdays in the morning and evening rush hours. The results of the study based on interview surveys found 55% of passengers were women, with the intention of working trips of 53% and 40% aged 21–30 years. Amounting to 51% of respondents use commuter trains more than 3 times a week, respondents use commuter trains to leave and go home from work every day. The amount of income 32% of respondents is Rp2,000,000,00–Rp3,000,000,00. Amounting to 40% of passengers have reason to use the Sulam commuter train because the cost is cheaper than other transportation facilities with the same destination to Surabaya City.

Keywords: sulam commuter train, passenger characteristic, service.

1. PENDAHULUAN

Sebagai kota besar kedua di Indonesia, Kota Surabaya banyak menarik pergerakan pekerja komuter yang tinggal di Kabupaten Lamongan untuk bekerja di Kota Surabaya. Salah satu sarana transportasi yang dapat diandalkan adalah kereta komuter Surabaya–Lamongan yang dikenal dengan sebutan kereta api komuter Sulam yang dikelola oleh PT. KAI DAOP 8 Surabaya. Kereta api komuter Sulam saat ini hanya beroperasi dua kali perjalanan pagi hari dari Lamongan ke Surabaya dan sore hari perjalanan sebaliknya. Harga tiket kereta api komuter Sulam saat ini masih dianggap sangat terjangkau sebesar Rp. 5.000,-. Hal ini bila dibandingkan dengan tarif bus sebesar Rp15.000,00–Rp20.000,00. Ada 7 stasiun yang menjadi tempat pemberhentian, yaitu Stasiun Pasar Turi, Stasiun Tandes, Stasiun Kandangan, Stasiun Benowo, Stasiun Cerme, Stasiun Duduk dan Stasiun Lamongan. Lama perjalanan kereta api komuter Sulam dari Stasiun Pasar Turi ke Stasiun Lamongan dan sebaliknya ditempuh kurang lebih 1 jam dengan rangkaian sebanyak 4 gerbong, dengan jumlah penumpang harian rata-rata sebanyak 684 penumpang. Perlu adanya peningkatan kualitas pelayanan sehingga jumlah penumpang dapat meningkat setiap harinya. Peningkatan pelayanan harus berdasarkan karakteristik penumpang sebagai pengguna layanan.

2. KAJIAN LITERATUR

2.1 Jaringan Pelayanan Kereta Api

Kereta api sebagai salah satu sarana transportasi massal mempunyai keunggulan kapasitas angkut yang lebih besar, waktu tempuh lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain untuk tujuan yang sama, memiliki jalur khusus sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain, nyaman, harga terjangkau, bisa membawa barang banyak dan lebih aman. Selain mempunyai keunggulan, angkutan kereta api juga mempunyai kelemahan yaitu daerah jangkauannya kurang luas hanya untuk daerah-daerah tertentu dan adanya jadwal kereta, yang menyebabkan penumpang yang harus menyesuaikan dengan jadwal yang ada dan harus siap dengan keterlambatan kereta. Layanan kereta api dilaksanakan dalam lintasan jaringan pelayanan kereta api. Jaringan perkeretaapian menurut fungsinya berdasarkan Undang-undang RI Nomor 23 tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, terdiri dari perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus. Jaringan pelayanan perkeretaapian meliputi jaringan pelayanan perkeretaapian antar kota dan jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan.

Ciri-ciri jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan (Permenhub No 9, 2014):

1. Menghubungkan beberapa stasiun di wilayah perkotaan.
2. Melayani banyak penumpang berdiri.
3. Memiliki sifat perjalanan ulang alik/ komuter.
4. Melayani penumpang tetap.
5. Memiliki jarak atau waktu tempuh pendek.
6. Melayani kebutuhan angkutan penumpang di dalam kota dari daerah sub urban menuju pusat kota atau sebaliknya.

2.2 Kereta Api Komuter

Salah satu bentuk layanan angkutan umum berbasis rel adalah kereta api komuter, yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan atau dari kota ke daerah pinggiran. Biasanya kereta ini melayani pada saat jam puncak (Lloyd Wright and Karl Fjellstrom, 2003).

Kereta api komuter umumnya mempunyai karakteristik lambat, sehingga untuk mencapai tingkat pelayanan memadai jarak antar stasiun sebaiknya tidak kurang dari 1,6 km.

Penentuan lokasi stasiun sangat berkaitan erat dengan tersedianya suatu titik pertemuan yang merupakan tempat berkumpulnya kendaraan pengumpan, jika kondisi tersebut dapat dipenuhi maka jarak antar stasiun sampai 4,8 km masih terbilang normal (Grava, 2002).

2.3 Karakteristik Penumpang Kereta Komuter

Beberapa variabel yang berkaitan dengan karakteristik penumpang kereta api komuter (Alan Black, 1995):

1. Tujuan Perjalanan; untuk daerah perkotaan sebagian besar tujuan perjalanannya adalah bekerja.
2. Waktu Perjalanan; jumlah perjalanan terbesar biasanya terjadi pada saat jam puncak pagi dan sore.
3. Lokasi Stasiun dan Arah Perjalanan; lokasi stasiun berpengaruh terhadap operasional kereta api komuter. Sedangkan arah perjalanan berpengaruh pada tujuan perjalanan penumpang yang menuju daerah pusat bisnis.
4. Jadwal Kereta Api; harus mampu mengakomodasi kebutuhan penumpangnya, sehingga penumpang lebih memilih menggunakan kereta api komuter.
5. Tingkat Pendapatan; sangat berhubungan dengan karakteristik penumpang kereta api komuter yang biasanya semakin tinggi pendapatan semakin berkurang minatnya menggunakan kereta api komuter.
6. Usia; juga mempengaruhi karakteristik penumpang kereta api komuter yang biasanya semakin bertambah usianya semakin kurang berminat menggunakan kereta api komuter.
7. Jenis Kelamin; berdasarkan Nationwide Personal Transportation Survey (NPTS) 46,5% dari penumpang kereta api komuter adalah wanita. Namun semua itu dapat berubah seiring dengan perkembangan jaman.
8. Jenis Pekerjaan; untuk mengetahui jenis pekerjaan pengguna kereta api komuter apakah mayoritas dari golongan pelajar, mahasiswa, pegawai negeri sipil, swasta, ibu rumah tangga dan lain lain. Umumnya mempengaruhi karakteristik penumpang, yang biasanya semakin mapan pekerjaan dan jabatan semakin berkurang minatnya menggunakan kereta api komuter.

2.4 Penentuan Ukuran Sampel

Sampel adalah sebagian dari subyek dalam populasi yang diteliti dan harus mampu secara representatif mewakili populasinya. Bila ingin meneliti semua elemen yang ada dalam wilayah penelitian, maka penelitiannya merupakan penelitian populasi atau studi sensus. Apabila penelitian tidak memungkinkan meneliti seluruh populasi, maka dapat dilakukan dengan meneliti sebagian dari keseluruhan elemen atau unsur tersebut.

2.5 Rancangan Kuesioner

Khusus untuk data atau parameter dimana pengumpulan datanya dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner, maka aspek yang penting sebelum survei dilakukan adalah merancang kuesioner. Kegiatan ini adalah merancang isi, bentuk maupun format yang diperkirakan paling tepat agar sasaran pengumpulan data dapat tercapai, baik dari aspek kuantitatif maupun kualitatif. Sebuah kuesioner yang baik adalah kuesioner yang mengandung pertanyaan-pertanyaan yang baik dimana pertanyaan yang diajukan sedemikian rupa, sehingga tidak menimbulkan interpretasi lain dari responden.

2.6 Validitas dan Realibilitas

Ada beberapa jenis teknik pengumpulan data dan berbagai jenis validitas, validitas yang diuji dibatasi hanya pada penyusunan skala sikap dengan validitas konstruk untuk melihat konsistensi antara komponen konstruk yang satu dengan yang lainnya. Jika semua

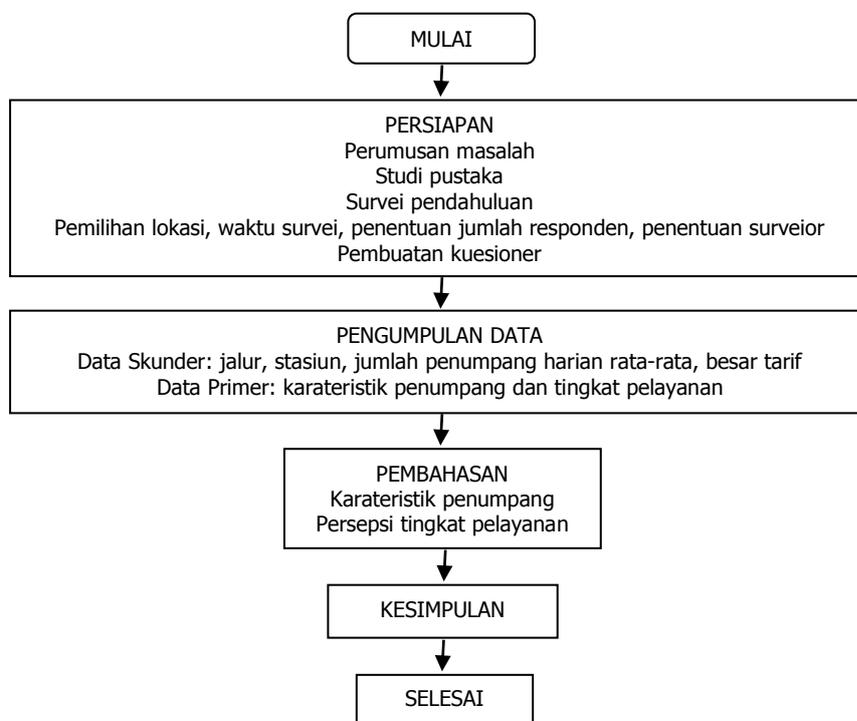
komponen konsisten antara yang satu dengan yang lainnya maka komponen tersebut valid. Beberapa langkah dalam uji validitas konstruk yaitu mendefinisikan secara operasional konsep yang akan diukur dan melakukan uji coba skala pengukur tersebut pada sejumlah responden. Responden diminta untuk menyatakan apakah mereka setuju atau tidak dengan masing-masing pernyataan.

Reliabilitas atau uji keandalan adalah suatu nilai yang menunjukkan konsistensi suatu alat pengukur di dalam mengukur gejala yang sama. Setiap alat pengukur seharusnya memiliki kemampuan untuk memberikan hasil pengukuran yang konsisten. Teknik yang digunakan untuk mengetahui reliabilitas kuesioner penelitian ini adalah metode pengujian *reliabilitas instrument*.

3. METODE

3.1 Diagram Alir Penelitian

Langkah-langkah penelitian ini secara garis besar dijelaskan dalam diagram alir pada **Gambar 1** berikut:



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Penelitian ini dilakukan di atas kereta api komuter Sulam, dengan 300 responden. Banyaknya responden ditentukan berdasarkan data skunder berupa jumlah penumpang harian rata-rata kereta api komuter Sulam. Data utama berupa hasil kuesioner yang berisi tentang karakteristik penumpang, maksud perjalanan, intensitas perjalanan, pendapatan dan kepuasan pelayanan kereta api komuter Sulam saat ini.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Ukuran Sampel

Besarnya sampel yang diperlukan berdasarkan hasil survei pendahuluan terhadap 30 responden penumpang kereta api komuter Sulam yang diambil secara acak. Pertanyaan survei pendahuluan tersebut hanya menanyakan kesediaan penumpang untuk membayar lebih

atas tarif yang berlaku saat ini. Dari hasil survei pendahuluan tersebut didapat 22 penumpang menyatakan bersedia dan sisanya 8 penumpang menyatakan tidak bersedia. Dengan menggunakan persamaan Bernoulli (Cochran, 2001), didapat banyaknya sampel yang harus diambil adalah 300 responden.

$$n_0 = \frac{(Z_{\alpha})^2 pq}{e^2} = \frac{1,96^2 * (\frac{22}{30}) * (\frac{8}{30})}{0,05^2} = 300,49 \approx 300 \text{ sampel responden}$$

4.2 Validitas dan Reliabilitas Kuesioner

Uji validitas untuk mengetahui seberapa kuat suatu kuesioner melakukan fungsinya sebagai alatukur. Sebuah pertanyaan dikatakan memiliki validitas jika hasilnya sesuai dengan kriteria, serta dapat memberikan gambaran yang cermat sesuai dengan maksud dilakukannya pengukuran. Perhitungan validitas pertanyaan menggunakan persamaan Person Product Moment, dengan menghitung besarnya koefisien korelasi yang dilanjutkan menggunakan Uji *t*. Perhitungan validitas dilakukan pada 30 sampel responden pada survei pendahuluan dengan taraf signifikan 5%. Hasil pengujian menunjukkan semua konstruk pertanyaan valid dan dapat digunakan untuk analisis selanjutnya. Hasil pengujian validitas disampaikan pada **Tabel 1** berikut ini.

Tabel 1. Uji Validitas Kuesioner

No. Pertanyaan	Koefisien Korelasi	Harga t_{hitung}	Harga t_{tabel}	Status
1	0,817	7,497		Valid
2	0,883	9,965		Valid
3	0,809	7,294	1,701	Valid
4	0,853	8,661		Valid
5	0,832	7,951		Valid

(Sumber: Hasil Penelitian Pribadi, 2018)

Untuk uji reliabilitas mengacu pada konsistensi pertanyaan, yang mengandung makna kecermatan pengukuran. Pengukuran yang tidak reliabel akan menghasilkan skor yang tidak dapat dipercaya. Pengukuran reliabilitas menggunakan teknik α *cronbach*, koefisien α ini bervariasi dari 0–1, semakin tinggi koefisien maka semakin mendekati baik. Hasil pengujian diperoleh besarnya nilai alfa (α) = 0,894 yang mendekati angka 1, maka untuk setiap pertanyaan yang digunakan dalam kuesioner termasuk reliabel (andal) dengan taraf keandalan tinggi. Dengan demikian memenuhi syarat untuk dianalisis lebih lanjut. Hasil pengujian nilai varians pertanyaan disampaikan pada **Tabel 2** berikut ini.

Tabel 2. Nilai Varians Pertanyaan

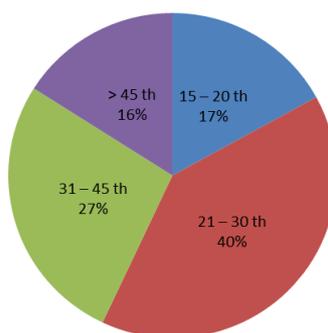
Varians Skor	σ^2	Nilai
Pertanyaan 1	σ^2 1	0,899
Pertanyaan 2	σ^2 1	1,196
Pertanyaan 3	σ^2 1	0,973
Pertanyaan 4	σ^2 1	0,973
Pertanyaan 5	σ^2 1	1,240
	$\sum \sigma^2$	5,281

(Sumber: Hasil Penelitian Pribadi, 2018)

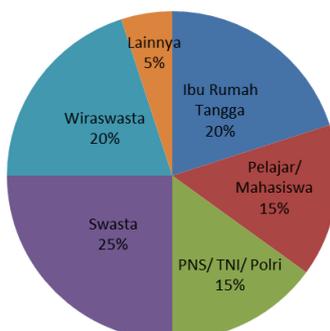
- Jumlah varian skor 5 pertanyaan : $\sum \sigma^2 = 5,281$
- Varians skor total : $\sigma^2 y = 18,557$
- Maka : $\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum \sigma_i^2}{\sigma^2} \right) = \frac{5}{5-1} \left(1 - \frac{5,281}{18,557} \right) = 0,894$

4.3 Karakteristik Penumpang

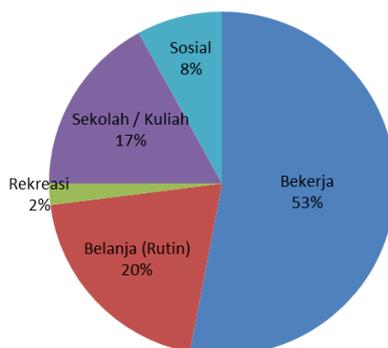
Gambar 2 s.d. Gambar 8 berikut di bawah menunjukkan karakteristik dari 300 responden penumpang kereta api komuter Sulam dari hasil survei wawancara yang terdiri dari 55% perempuan dan 45% laki laki.



Gambar 2. Karakteristik penumpang berdasarkan Usia



Gambar 3. Karakteristik penumpang berdasarkan Jenis Pekerjaan

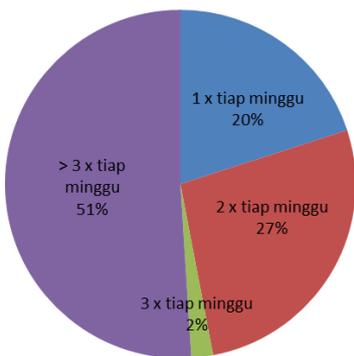


Gambar 4. Karakteristik penumpang berdasarkan Maksud Perjalanan

Karakteristik Penumpang Kereta Api Komuter Sulam



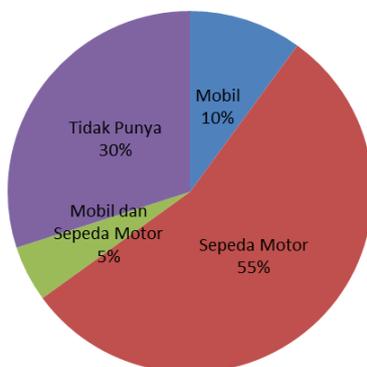
Gambar 5. Karakteristik penumpang berdasarkan Pendapatan Tiap Bulan



Gambar 6. Karakteristik penumpang berdasarkan Frekuensi Menggunakan Kereta Api Komuter Sulam



Gambar 7. Karakteristik penumpang berdasarkan Alasan Pemilihan Kereta Api Komuter Sulam



Gambar 8. Karakteristik penumpang berdasarkan Kepemilikan Kendaraan

4.4 Persepsi Kepuasan Penumpang

Kepuasan penumpang berdasarkan apa yang dirasakan oleh responden selama perjalanan menggunakan kereta api komuter Sulam. Variabel yang dijadikan acuan adalah ketepatan waktu tempuh, besarnya tarif, kebersihan di dalam kereta api, ketersediaan informasi dan ketanggapan petugas terhadap keluhan penumpang. Dari hasil ini diharapkan adanya perbaikan kedepannya sehingga penumpang puas atas pelayanan yang diberikan. Hasil kepuasan penumpang terhadap pelayanan yang dirasakan dipresentasikan pada **Tabel 3** di bawah ini.

Tabel 3. Persepsi Kepuasan Penumpang

Pelayanan	Persentase (%)				
	Sangat Baik	Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	Tidak Baik
Waktu Tempuh	0	43	27	23	7
Tarif	10	40	23	20	7
Kebersihan	4	7	39	30	20
Ketersediaan Informasi	-	21	36	27	16
Pelayanan Petugas	-	31	21	29	19

(Sumber: Hasil Penelitian Pribadi, 2018)

Dari hasil survei wawancara terhadap 300 responden, didapat 23% responden menyatakan bahwa waktu tempuhnya kurang baik, hal ini setelah ditanyakan lebih dalam lagi ternyata kebanyakan mengeluhkan kurangnya jam operasional yang hanya dua kali dalam satu hari. Hal ini menyebabkan penumpang harus mencari moda transportasi alternatif. 7% responden menyatakan tarifnya tidak baik, ternyata yang menyatakan hal tersebut adalah penumpang pelajar atau mahasiswa yang belum mempunyai pendapatan. Hampir 50% responden menyatakan bahwa kebersihan di dalam KA. Komuter Sulam kurang baik dan tidak baik. Hal ini perlu menjadi perhatian khusus bagi pengelola untuk meningkatkan kebersihan di dalam gerbong. 36% responden menyatakan ketersediaan informasi masih kurang, hal ini juga harus segera mendapat perhatian dan penanganan dari pengelola. Dan 31% responden menyatakan pelayanan petugas terhadap keluhan penumpang dianggap sudah baik. Berdasarkan hasil tersebut, ada beberapa penambahan pelayanan yang ingin ditambahkan oleh penumpang. Penambahan pelayanan yang diharapkan oleh penumpang disampaikan pada **Tabel 4** berikut ini.

Tabel 4. Penambahan Pelayanan yang Diharapkan

Pelayanan yang Diharapkan	Persentase [%]
Keselamatan	32
Penambahan Jam Operasional	28
Ketepatan Jadwal	15
Kebersihan	13
Keramahan Petugas	10
Lainnya	2
Jumlah	100

(Sumber: Hasil Penelitian Pribadi, 2018)

5. KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil survei wawancara terhadap 300 responden, didapat 55% penumpang berjenis kelamin perempuan, dengan maksud perjalanan bekerja sebesar 53% dan penghasilan tiap bulan sebesar Rp2.000.000,00–Rp3.000.000,00. Sebanyak 51% penumpang intensitas menggunakan kereta api komuter sulam lebih dari 3 kali setiap minggunya, artinya mereka menggunakan kereta api komuter Sulam setiap hari untuk maksud perjalanan bekerja. Sebanyak 46% penumpang berlasan pemilihan kereta api komuter Sulam karena tarifnya yang dianggap masih sangat terjangkau bila dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya dengan tujuan yang sama dan 55% penumpang memiliki sepeda motor, tetapi mereka masih memilih kereta api komuter Sulam sebagai sarana transportasinya menuju Kota Surabaya.
2. Sebanyak 23% responden menyatakan bahwa waktu tempuhnya kurang baik, karena kurangnya jam operasional yang hanya dua kali dalam satu hari. Hal ini menyebabkan penumpang harus mencari moda transportasi alternatif. Hampir 50% responden menyatakan bahwa kebersihan di dalam KA. Komuter Sulam kurang baik dan 36% responden menyatakan ketersediaan informasi masih kurang, hal ini juga harus segera mendapat perhatian dan penanganan dari pengelola. Dan 31% responden menyatakan pelayanan petugas terhadap keluhan penumpang dianggap sudah baik. 32% penumpang menginginkan penambahan pelayanan selama perjalanan menggunakan kereta api komuter Sulam.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti ingin mengucapkan puji syukur kepada Allah SWT, serta terima kasih kepada institusi Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya yang telah bersedia memberikan dana dalam penelitian ini; sehingga penelitian ini dapat berjalan dengan baik dan lancar.

DAFTAR RUJUKAN

- _____. (2007). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Himpunan Peraturan Perundang-undangan*. Jakarta: Fokusmedia
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 9 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lintas Pelayanan Perkeretaapian. Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2014*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Black, A. (1995). *Urban Mass Transportation Planning. International Editions 1995*. Singapore: Mc.Graw-Hill International.
- Cochran, W. G. (2001). *Teknik Penarikan Sampel*. (Rudiansyah, Pent.) Jakarta: Universitas Indonesia.
- Grava, S.. (2002). *Urban Transportation Systems*. New York: McGraw–Hill.
- Wright, Lloyd and Fjellstrom, Karl. (June 2003). *Modul 3a Sustainable Urban Transport Sourcebook for Policy-Maker in Developing Cities*. Germany: TZ Verlagsgesellschaft.