

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Kota Surakarta terletak di pertemuan antara jalur selatan Jawa dan jalur Semarang-Madiun, yang menjadikan posisinya yang strategis sebagai kota transit. Jalur kereta api dari jalur utara dan jalur selatan Jawa yang terhubung di kota ini. Saat ini sebuah jalan tol yang menghubungkan ke Semarang sedang dalam proses pembangunan. Solo juga merupakan kota yang terkurung daratan, sehingga tidak memiliki moda transportasi air.

Terminal bus besar kota ini, yaitu Tirtonadi yang beroperasi 24 jam karena merupakan jalur antara yang menghubungkan angkutan bus dari Jawa Timur (terutama Surabaya dan Banyuwangi) dan Jawa Barat (Bandung). Selain Tirtonadi, terdapat pula dua terminal untuk angkutan lokal ; Terminal Harjodaksino di sisi selatan kota (dulu merupakan terminal bus antarkota) dan terminal Tipes di sisi barat kota. Selain itu, dua terminal penunjang terdapat pula di sekitar kota namun berada di luar pengelolaan pemerintah kota, yaitu Terminal Kartasura di barat, yang terhubung ke Jakarta dan Surabaya, dan Terminal Palur di timur kota.

Stasiun kereta api utama bernama Stasiun Solo Balapan yang merupakan stasiun yang menghubungkan Yogyakarta (barat), Semarang (utara), dan Surabaya (timur), dan terletak berdekatan dengan terminal bus Tirtonadi, suatu hal yang jarang dijumpai di Indonesia. Transportasi dari stasiun ini cukup baik, mencakup semua kota besar di Jawa secara langsung dan hampir dalam semua kelas. Di Kota Surakarta juga terdapat tiga stasiun kereta api lain. Stasiun Solo Jebres dipakai sebagai stasiun perhentian untuk kereta api kelas ekonomi atau kereta api relasi Semarang-Madiun. Stasiun Solo Kota (Sangkrah) merupakan stasiun perhentian untuk jalur KA Purwosari-Wonogiri. Stasiun Purwosari di tepi barat kota merupakan stasiun cabang menuju Wonogiri (selatan). Dulu Purwosari juga merupakan stasiun pemberhentian untuk jurusan Boyolali (barat). Kereta api

ekspres ke Jakarta memakan waktu tempuh 10 jam, sementara kereta api ekspres ke Surabaya memakan waktu tempuh 5 jam. Kereta api ekspres yang melalui Solo antara lain Argo Lawu, Argo Dwipangga, Bima dan Gajayana (dari/ke Jakarta, dengan AC), Argo Wilis dan Lodaya (dari/ke Bandung), Argo Wilis dan Sancaka (dari/ke Surabaya).

Selain itu transportasi Solo juga memiliki keunikan tersendiri karena merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang memiliki rel kereta api yang paralel dengan jalan raya, tepatnya di sepanjang jalan protokol Slamet Riyadi. Taksi adalah salah satu moda transportasi yang sering dijumpai. Dari bandara, turis dapat memesan tiket dengan menyebutkan tujuannya dan membayar ongkos taksi di muka. Beberapa jasa pelayanan taksi antara lain Aravia (636468), Central (728728), Kosti (664504), Mahkota Ratu (655666). Sementara itu beberapa persewaan mobil juga dapat ditemu di bandara.

Jasa transportasi tradisional yang terkenal lainnya adalah becak, yang dikayuh dengan tenaga manusia. Angkutan umum dalam kota yang lain mencakup bus kota, angkot, dan andong. Selain itu pada tahun 2010 diluncurkan angkutan umum massal Batik Solo Trans.

Batik Solo Trans merupakan solusi transportasi umum di Kota Solo yang nyaman, aman, dan tepat waktu, BST merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan sebanyak 15 unit. Pemilihan nama BST yaitu untuk menyesuaikan program jangka panjang Pemerintah Kota Surakarta yang akan meningkatkan dunia Pariwisata dengan mengangkat tema batik sebagai ciri kas Kota Surakarta. Harga Tiket BST Rp 3 500,- dan untuk pelajar Rp 1500,- untuk sementara masih menggunakan pembayaran biasa kedepan akan menggunakan sistem SMART Card yang bisa didapatkan di Shalter-shalter yang telah ada. Guna menambah kenyamanan para penumpang, bus BST ini juga dilengkapi AC (Air Condition).

Bus BST melayani jurusan Berangkat dari Palur – Jurug – UNS - RS Muwardi - Pasar Gede – Gladak – Kustati – Gading – Sragen – Jamsaren – Tipes – Bayangkara – Baron – Gendengan – Purwosari – Kleco – Pabelan - Kartosuro. Kemudian Kembali Kartosuro – Pabelan – Kleco – Purwosari - RS Kasih Ibu – Gendengan – SGM – Sriwedari – Nonongan – LP – Gladak - Balai Kota-Pasar

Gede - RS Muwardi – UNS – Jurug – Palur.

Dengan rencana Shelter berada di Kleco – Farokha - Solo Square - Stasiun Purwosari - RS Kasih Ibu – Grandmall – Sriwedari -Pasar Pon - Bank Niaga - Balaikota - Pasar Gede - RSUD dr Moewardi - Indomoto - UNS – Palur - Pasar Gede - Bank Danamon - RS Kustati – Gading - Koramil Serengan – Baron – Gendengan - Indosat - Solo Square – Kleco.

B. Rumusan Masalah Penelitian

Sampai saat ini sistem transportasi di Indonesia masih belum tertata rapi. Oleh karena itu Kementerian Perhubungan akan mulai untuk mengintegrasikan moda transportasi yang sudah ada, salah satu daerah yang akan di ujicoba yaitu Jogja - Solo selain Jakarta. BRT Solo yang bernama Batik Solo Trans, Trans Jogja, Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks), Stasiun Purwosari dan Bandara Adisucipto akan diintegrasikan untuk memudahkan perjalanan pengguna moda transportasi tersebut.

Karena sistem yang akan digunakan ini maka akan digunakan pula sistem smart card. Ada 3 hal yang difokuskan kementerian perhubungan, diantaranya integrasi fisik yaitu mengupayakan agar terjadi kemudahan dalam transfer penumpang dari bandara ke bus maupun kereta api, pelayanan 1 tiket, semisal bagi para mahasiswa di Yogyakarta yang mempunyai Smart Card dapat digunakan untuk mengakses sistem transportasi ini, baik di Trans Jogja maupun Batik Solo Trans, serta integrasi waktu dengan memperketat jadwal pemberangkatan penumpang, agar para penumpang dapat transfer dari bandara dengan cepat dan mudah untuk berpindah ke bus maupun kereta ke daerah tujuan yang lain. Semoga bisa diterapkan dengan benar agar semakin maju transportasinya.

Hal inilah yang menjadi pokok bahasan dalam penelitian potensi penumpang Batik Solo Trans yang menggunakan Integrasi Tiktet Batik Solo Trans – Prambanan Ekspres - Trans Jogja.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

Potensi Penumpang Batik Solo Trans yang akan menggunakan tiket integrasi BST – Prameks – Trans Jogja :

1. Karakteristik penumpang meliputi:
 - a. jenis kelamin penumpang
 - b. usia penumpang
 - c. profesi penumpang
2. Karakteristik perjalanan penumpang meliputi
 - a. Tujuan perjalanan
 - b. Basis perjalanan
 - c. akses dan egress penumpang
 - d. peulang-alik
 - e. perjalanan ulang alik
 - f. frekuensi penumpang menggunakan BST dan Prameks
 - g. volume Terpadat
3. Menganalisis persepsi penumpang terhadap halte BST dan Prameks
 - a. tentang jarak halte jauh dari tempat tinggal (Iya/tidak)
 - b. jarak halte dari tempat tinggal
 - c. jarak halte jauh/tidak dengan tempat tujuan
 - d. waktu tempuh akses penumpang
 - e. letak halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan
4. Menganalisis persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan
 - a. biaya perjalanan penumpang sehari – hari
 - b. perbandingan tarif BST dan Prameks terhadap angkutan umum lainnya
5. Menganalisis persepsi pelayanan dan fasilitas BST dan Prameks
 - a. terhadap jadwal
 - b. pelayanan operator
 - c. desain dan ukuran halte/ Stasiun

- d. setuju tidaknya beroperasinya
- e. setuju tidaknya penumpang menggunakan integrasi tiket

D. Batasan Masalah Penelitian

Dalam penelitian ini permasalahan dibatasi pada:

1. Penelitian ini dilakukan pada koridor 1 Batik Solo Trans dan KA Prameks
2. Penelitian ini tidak menganalisa tentang nilai *load factor*
3. Penelitian ini tidak menganalisa tentang nilai *headway* dan waktu tempuh
4. Hasil analisa menggunakan metode kuantitatif

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi bahan evaluasi pihak Dishubkominfo kota Surakarta, Kementrian Perhubungan, dan DishubKomInfo DIY dalam mewujudkan program Integrasi Moda dengan menggunakan 1 tiket Yaitu Batik Solo Trans, KA Prameks dan Trans Jogja. Dan sebagai bahan dasar pemikiran untuk penelitian sejenis.

F. Keaslian Penelitian

Penelitian Tugas Akhir tentang Potensi penumpang BST Yang menggunakan integrasi tiket BST – Prameks – Trans Jogja tahun 2011 belum pernah ditulis oleh penulis terdahulu.