

**PENGGUNA MODA TRANSPORTASI
LIGHT RAIL TRANSIT (LRT) DI KOTA PALEMBANG**

SKRIPSI

*Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan*



HELLEN APRIANI PUTRI

NIM. 16045048/2016

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN GEOGRAFI
JURUSAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2020**

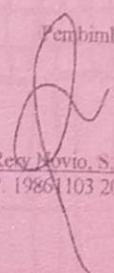
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBINGSKRIPSI

Judul : Pengguna Moda Transportasi Light Rail Transit (LRT) Di Kota Palembang
Nama : Hellen Apriani Putri
NIM / TM : 16045048 / 2016
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

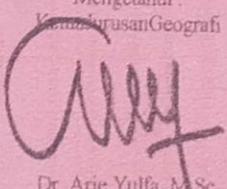
Padang, April 2020

Disetujui Oleh :

Pembimbing


Reky Duvio, S.Pd, M.Pd
NIP. 19861103 201404 2 002

Mengetahui :
Kamandusur Geografi


Dr. Arie Yulfa, M.Sc
NIP. 19800618 200604 1 003

HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi
Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang
Pada hari Rabu, Tanggal 29 April 2020 Pukul 11.00 WIB

**PENGGUNA MODA TRANSPORTASI
LIGHT RAIL TRANSIT (LRT) DI KOTA PALEMBANG**

Nama : Hellen Apriani Putri
TM/NIM : 2016/16045048
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, 29 April 2020

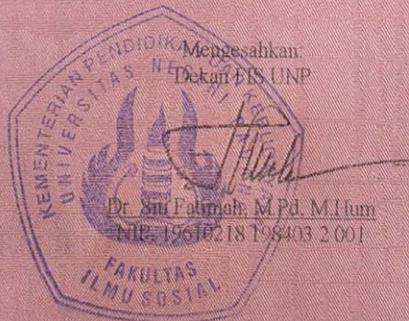
Tim Penguji :

Nama

Tanda Tangan

Ketua Tim Penguji : Dr. Yurni Suasti, M.Si

Anggota Penguji : Sri Mariya, S.Pd, M.Pd





UNIVERSITAS NEGERI PADANG
FAKULTAS ILMU SOSIAL
JURUSAN GEOGRAFI

Jalan. Prof. Dr. Hamka, Air Tawar Padang – 25131 Telp 0751-7875159

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hellen Apriani Putri
NIM/BP : 16045048/2016
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul :

“Pengguna Moda Transportasi *Light Rail Transit (LRT) Di Kota Palembang*”

adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan plagiat dari karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat dari karya orang lain maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan syarat hukum dan ketentuan yang berlaku, baik di instansi Universitas Negeri Padang maupun di masyarakat dan negara.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Diketahui Oleh,
Ketua Jurusan Geografi

Dr. Arie Yulfa, M.Sc
NIP. 19800618 200604 1 003

Padang, April 2020
Saya yang menyatakan

Hellen Apriani Putri
NIM. 16045048/2016

ABSTRAK

Hellen Apriani Putri, 2020. Pengguna Moda Transportasi *Light Rail Transit (LRT)* Di Kota Palembang

Penelitian ini bertujuan untuk (1) menganalisis faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan ciri pergerakan (2) mendeskripsikan karakteristik pengguna *Light Rail Transit (LRT)* di Kota Palembang (3) mendeskripsikan faktor pemilihan moda transportasi *Light Rail Transit (LRT)* di Kota Palembang.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini terdiri dari seluruh pengguna moda transportasi *Light Rail Transit (LRT)* 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 asal perjalanan, tujuan perjalanan, dan waktu perjalanan. asal perjalanan pengguna *Light Rail Transit (LRT)* berasal dari tempat tinggal yakni paling banyak dengan persentase 31,7 %, waktu perjalanan terbanyak pengguna *Light Rail Transit (LRT)* adalah pada siang hari (12.00-16.00 WIB). Sedangkan tujuan perjalanan terbanyak pengguna adalah Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II yang berada di Stasiun akhir Kota Palembang dengan persentase tujuan perjalanan ke Bandara sebanyak 29,4 %, tujuan lainnya yang paling banyak dituju pengguna adalah berbelanja yakni sebanyak 23,5 % pengguna dengan tujuan tersebut. (2) Karakteristik Pengguna Moda Transportasi *Light Rail Transit (LRT)*, Karakteristik tersebut antara lain berdasarkan kelompok umur, jenis kelamin, pekerjaan, dan pendapatan. Berdasarkan kelompok umur pengguna *Light Rail Transit (LRT)* yang paling banyak adalah kelompok umur remaja 12-25 tahun dengan persentase sebanyak 62%, jenis kelamin pengguna paling banyak adalah perempuan yakni dengan perbandingan perempuan 60% dan laki-laki 40%. Jika dilihat berdasarkan pekerjaan pengguna LRT yang paling dominan adalah mahasiswa sebanyak 24 % yakni sesuai dengan data kelompok umur terbanyak adalah remaja. Sedangkan pendapatan pengguna LRT terbanyak adalah dengan rata-rata pendapatan > Rp. 1.500.000/Bulan. (3) Faktor pemilihan pengguna moda transportasi *Light Rail Transit (LRT)* faktor pemilihan tertinggi adalah kenyamanan yakni sebesar 35% pengguna memilih LRT karena faktor kenyamanan. Hal menandakan bahwa moda transportasi ini sangat nyaman bagi pengguna transportasi dibandingkan transportasi umum lainnya. Faktor pemilihan terendah pada moda transportasi ini adalah harga yakni hanya 17%, hal ini dikarenakan pengguna moda transportasi ini untuk mencapai stasiun harus menggunakan moda transportasi lainnya terlebih dahulu dan hal ini menjadi terlihat sangat merepotkan penumpang dan menambah biaya dengan menggunakan bantuan moda transportasi umum yang lainnya.

Kata kunci : Transportasi, Pergerakan, Faktor Pemilihan

KATA PENGANTAR



Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunia-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal ini dengan judul “*Faktor Pemilihan Moda Transportasi Light Rail Transit (LRT) Di Kota Palembang*”. Tujuan pembuatan skripsi ini adalah untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Dalam menyelesaikan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bantuan bimbingan dan saran dari berbagai pihak. Maka dari itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr. Siti Fatimah, M.Pd., M.Hum selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang beserta staf dan karyawan yang telah memberikan kemudahan dalam administrasi.
2. Dr. Arie Yulfa, M.Si selaku Ketua Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
3. Ibu Rery Novio, S.Pd.,M.Pd selaku pembimbing yang telah menyediakan waktu untuk memberikan arahan, bimbingan, masukan dan motivasi kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

4. Dosen dan karyawan Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang telah memberikan masukan, pengarahan dan kemudahan dalam bidang akademik.
5. Dr. Yurni Suasti, M.Si selaku Dosen Penguji I dan Sri Mariya, S,Pd., M.Pd selaku Dosen Penguji II yang telah menyediakan waktu untuk memberikan kritik dan saran yang membangun kepada peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Teristimewa untuk Ibunda Hendriyani dan Ayahanda M. Afrizal yang merupakan orang tua terhebat sejagad raya yang tidak henti-hentinya memberikan motivasi, nasehat, cinta, perhatian dan kasih sayang serta doa kepada penulis.
7. Untuk adik-adik yang tersayang (Khairunnisah, Muhammad Ilham, dan si kembar Ricca Dwi Maghfirah, Ricci Dwi Maghfirah), serta seluruh keluarga besar yang telah senantiasa memberikan pengertian, perhatian dan do'a yang selalu menyertai penulis.
8. Terkhusus kepada sahabat-sahabat penulis dari anggota Tour Guys (Nilam, Ria, Lika, Glory, Taufiq, Freggy, Muhardantin, Irza, Ringki, dan Erwin), Abang senior (Abang Faiz Zaindra dan Abang Arief), teman-teman seperjuangan Pendidikan Geografi BP 15, HMJ Geografi 2019-2020, dan adik angkatan terkece Igawin Minarti yang selalu mendukung dan membantu penulis saat lagi bosan dalam proses pembuatan skripsi serta memberikan semangat kepada peneliti sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dari skripsi ini belum pada tahap sempurna. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritikan dan saran yang membangun demi kesempurnaan penelitian ini. Semoga penelitian ini memberikan manfaat bagi pembaca.

Padang, April 2020

Penulis

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|----------------|
| ABSTRAK | i |
| KATA PENGANTAR | ii |
| DAFTAR ISI | v |
| DAFTAR TABEL | vii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR LAMPIRAN | ix |
| | |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang..... | 1 |
| B. Identifikasi Masalah | 3 |
| C. Batasan Masalah | 4 |
| D. Rumusan Masalah | 4 |
| E. Tujuan Penelitian..... | 4 |
| F. Manfaat Penelitian..... | 5 |
| | |
| BAB II KAJIAN TEORI | |
| A. Kajian Pustaka | 6 |
| 1. Transportasi | 6 |
| 2. <i>Light Rail Transit (LRT)</i> | 12 |
| 3. Teori Transportasi..... | 15 |
| B. Penelitian Relevan | 21 |
| C. Kerangka Berpikir | 25 |
| | |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| A. Jenis Penelitian..... | 26 |
| B. Lokasi dan Waktu Penelitian | 26 |
| C. Populasi dan Sampel | 26 |
| D. Jenis dan Sumber Data Penelitian | 28 |
| E. Teknik Pengumpulan Data..... | 28 |
| F. Teknik Analisis Data..... | 29 |
| | |
| BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN | |
| A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian..... | 32 |
| 1. Kondisi Geografis Wilayah..... | 32 |
| 2. Demografi Kota Palembang | 35 |
| 3. Transportasi Kota Palembang | 36 |
| B. Hasil Penelitian | 37 |
| 1. Ciri Pergerakan Pengguna Moda Transportasi | 37 |
| 2. Karakteristik Pengguna Moda Transportasi LRT..... | 44 |
| 3. Faktor Pemilihan Moda Transportasi Umum..... | 47 |
| C. Pembahasan..... | 4 |

| | |
|-----------------------------|-----------|
| BAB V KESIMPULAN | |
| A. Kesimpulan | 52 |
| B. Saran | 53 |
| DAFTAR PUSTAKA | 54 |
| LAMPIRAN | 55 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|--|-----------|
| Tabel 1. Penelitian Relavan..... | 21 |
| Tabel 2. Luas Daerah, Jumlah dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Palembang Tahun 2019..... | 34 |
| Tabel 3. Jalur Koridor <i>Light Rail Transit (LRT)</i> Kota Palembang..... | 35 |
| Tabel 4. Asal Perjalanan dan Waktu Perjalanan Penumpang Transportasi <i>Light Rail Transit (LRT)</i> | 37 |
| Tabel 5. Tujuan Perjalanan dan Waktu Perjalanan Penumpang Transportasi <i>Light Rail Transit (LRT)</i> | 39 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|--|---------|
| Gambar 1. Kerangka Berfikir | 25 |
| Gambar 2. Peta Administrasi Kota Palembang | 33 |
| Gambar 3. Peta Stasiun Asal Perjalanan Pengguna <i>LRT</i> | 38 |
| Gambar 4. Peta Stasiun Tujuan Perjalanan Pengguna <i>LRT</i> | 41 |
| Gambar 5. Karakteristik Pengguna Moda Transportasi <i>Light Rail Transit</i> (<i>LRT</i>) berdasarkan kelompok umur..... | 42 |
| Gambar 6. Karakteristik Pengguna Moda Transportasi <i>Light Rail Transit</i> (<i>LRT</i>) berdasarkan jenis kelamin..... | 43 |
| Gambar 7. Karakteristik Pengguna Moda Transportasi <i>Light Rail Transit</i> (<i>LRT</i>) berdasarkan pekerjaan..... | 44 |
| Gambar 8. Karakteristik Pengguna Moda Transportasi <i>Light Rail Transit</i> (<i>LRT</i>) berdasarkan pendapatan..... | 45 |
| Gambar 9. Faktor Pemilihan Moda Transportasi <i>Light Rail Transit</i> (<i>LRT</i>) | 46 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | Halaman |
|--|-----------|
| Lampiran 1. Instrumen Penelitian | 56 |
| Lampiran 2. Peta Koridor Stasiun <i>Light Rail Transit (LRT)</i> | 61 |
| Lampiran 3. Surat Penelitian | 63 |
| Lampiran 4. Data Hasil Angket Pengguna <i>Light Rail Transit (LRT)</i> | 65 |
| Lampiran 5. Dokumentasi | 70 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota merupakan tempat berkumpulnya sebagian besar penduduk dengan berbagai macam kondisi sosial ekonomi baik yang disebabkan oleh faktor-faktor alami dari lokasi kota tersebut ataupun dari gejala-gejala yang ditimbulkan oleh adanya aktivitas dan mobilitas penduduk yang terpusat untuk menunjang kehidupan.

Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi di suatu kota sangat penting untuk mendukung aktivitas manusia sehari-hari, melihat kebutuhan manusia yang semakin kompleks sehingga mendorong tingginya mobilitas yang dilakukan oleh manusia itu sendiri. Kegiatan transportasi diantaranya memiliki peranan penting dan strategis untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang ekonomi, sosial budaya dan politik, dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, Untuk itu diperlukan sistem transportasi yang tepat dan terarah agar mampu melayani mobilitas penduduk, barang dan jasa serta pengembangan wilayah secara efektif dan efisien ke seluruh wilayah di suatu negara.

Kota Palembang terus mengalami perkembangan, dilihat dari segi kependudukan yang terus bertambah dari tahun ke tahun. Menurut data kependudukan dari Badan Pusat Statistik Sumatera Selatan pada tahun 2010 tercatat jumlah total penduduk yaitu 1.468.007 jiwa dengan luas 363,68 Km² pada tahun 2017 jumlah total penduduk yaitu 1.623.099 jiwa dengan luas wilayah

yang masih sama yaitu 363,68 Km² yakni mengalami pertumbuhan penduduk sebesar 1,47%. Dengan kondisi kepadatan penduduk di Kota Palembang yang kian meningkat serta jumlah kepemilikan kendaraan pribadi masyarakat juga meningkat.

Menurut pengamat transportasi Erika Buchori yang mengatakan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di Palembang saat ini tidak sepadan dengan pertumbuhan ruas jalan. Menurut dia, sejak 1990-an, ruas jalan hanya bertambah pada beberapa titik saja, seperti di jalur Tanjung Siapiapi (Detik.com). Sehingga pemerintah perlu mencanangkan beberapa program terkait transportasi kota agar kebutuhan mobilitas penduduk kota dapat terpenuhi.

Kota Palembang di sebut sebagai adik kandung Jakarta karena kemacetan yang terjadi setiap harinya di berbagai ruas jalan khususnya, yang berdomisili di kawasan Seberang Ulu terpaksa harus berpacu dengan waktu di jam sibuk. Akibatnya, kemacetan tersebut membuat pengendara terpaksa memacu kendaraannya dengan kecepatan 5-10 Km/Jam dengan kebisingan suara klakson (Sriwijaya Post, 2 Mei 2018).

Pada Oktober tahun 2015 dilakukan pembangunan prasarana *Light Rail Transit* (LRT) dengan tujuan untuk memudahkan masyarakat serta mengurangi kemacetan dikota Palembang yakni dengan anggaran mendekati Rp11 triliun dan selesai seluruhnya pada akhir 2018 dengan 13 stasiun yang telah dibangun dan saat ini telah beroperasi yakni Jalur LRT Djka - Jakabaring – Polresta - Ampera – Cinde - Dishub – Bumi Sriwijaya – Demang – Garuda Dempo – RSUD – Pundi Kayu – Asrama Haji – Bandara. Stasiun LRT yang telah dibangun berdekatan

dengan beberapa kantor, sekolah, serta bandara. Tetapi, Sejak beroperasi pada akhir bulan Juli 2018 lalu, jumlah penumpang LRT Palembang hanya mampu mencapai 20% dari kapasitas keterisian penumpang atau sekitar 22.568 orang. (Liputan6.com 27 April 2019).

Berdasarkan observasi awal di lapangan juga terlihat masih banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ataupun lebih memilih transportasi *online* yang bisa menjangkau ke lokasi yang dituju, padahal setiap harinya *Light Rail Transit* (LRT) ini terus beroperasi di setiap stasiun yang ada tetapi, kapasitas keterisiannya memang masih sangat minim artinya, *Light Rail Transit* (LRT) ini belum menarik perhatian masyarakat.

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis merasa bahwa diperlukannya penelitian berkaitan dengan masalah diatas, untuk itu penulis akan mengangkat penelitian dengan judul “**Faktor Pemilihan Moda Transportasi *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Palembang**”

B. Identifikasi Masalah

Dengan latar belakang diatas maka masalah yang ditemui yaitu :

1. Kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi *Light Rail Transit* (LRT).
2. Masyarakat lebih memilih transportasi *online* atau pribadi dari pada *Light Rail Transit* (LRT) walaupun harganya murah.
3. *Light Rail Transit* (LRT) belum optimal dalam mengurangi kemacetan.

C. Batasan Masalah

Agar dalam penulisan lebih terarah berdasarkan identifikasi masalah maka, batasan masalah dalam penelitian ini adalah permasalahan faktor pemilihan masyarakat untuk menggunakan moda transportasi *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Palembang.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan batasan masalah yang telah dipaparkan diatas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan ciri pergerakan ?
2. Bagaimana Karakteristik pengguna *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Palembang ?
3. Apa faktor pemilihan moda transportasi *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Palembang ?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Menganalisis faktor pemilihan moda transportasi berdasarkan ciri pergerakan.
2. Mendeskripsikan Karakteristik pengguna *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Palembang.
3. Mendeskripsikan faktor pemilihan moda transportasi *Light Rail Transit* (LRT) di Kota Palembang.

F. Manfaat Penelitian

Adapun dari penelitian ini penulis mengharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yaitu sebagai berikut :

1. Bagi Penulis
 - a. Dapat mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh selama perkuliahan, pengembangan wawasan bagi penulis serta sumbangan kepustakaan, informasi dan bahan studi yang berkaitan dengan geografi.
 - b. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi sumber informasi atau referensi dalam penelitian selanjutnya yang relevan.
2. Bagi Pemerintah
 - a. Memberikan data dan informasi kepada pemerintah Kota Palembang mengenai masalah yang terjadi pada moda transportasi *Light Rail Transit* (LRT).
 - b. Hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan dan kegiatan evaluasi untuk menyelesaikan masalah *Light Rail Transit* (LRT) oleh Pemerintah Kota Palembang.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Kajian Pustaka

1. Transportasi

a. Pengertian

Transportasi adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan wahana digerakan manusia, hewan atau mesin (Sani, 2012). Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuannya. Fungsi transportasi ini tidak hanya dilihat secara perorangan tapi juga dilihat dari kepentingan masyarakat luas.

- 1) Penggerak pembangunan, sebuah daerah terpencil dengan hasil ekonomi dari sumber daya alam apabila tidak terdapat lalu lintas dan angkutan ke daerah tersebut maka akan terpercillah daerah tersebut, karena itu apabila ada angkutan maka daerah tersebut dapat digerakan pembangunannya.
- 2) Melayani kegiatan nyata pada ekonomi yang sudah berjalan maka transportasi diperlukan untuk menunjang pergerakan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang laun (Sani, 2012).

Dari pendapat di atas maka dapat disimpulkan jika transportasi merupakan sebuah pergerakan atau mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan angkutan. Fungsi dari transportasi itu sendiri dapat mengerakan roda ekonomi dari satu daerah yang telah ada transportasi karena kegiatan masyarakat di daerah tersebut sudah lebih berkembang dari daerah yang tidak atau belum ada sistem lalu lintas.

b. Faktor Pendukung Transportasi

Dalam kegiatan transportasi tentu banyak faktor pendukung untuk melaksanakan sistem transportasi yang baik. Jika suatu transportasi tidak diatur dengan baik maka bisa jadi menimbulkan berbagai masalah seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas atau ruang publik yang semrawut karena tidak terlaksananya transportasi yang baik. Maka faktor yang mendukung transportasi yang baik antara lain

- 1) Rute (jaringan) yang terdiri dari asal, tujuan dan lintasannya.
- 2) Prasarana (infrastruktur) sesuai dengan transportasi yang digunakan.
- 3) Sarana alat untuk melakukan perpindahan.
- 4) Operasional proses pengaturan operasi kendaraan agar dapat efisien mungkin.
- 5) Peraturan pelaksanaan yang mengatur penggunaan prasarana oleh sarana karena banyak pemakaian pada saat yang bersamaan pada satu tempat atau ruang.
- 6) Pengawasan: agar pemakaian prasarana berjalan tertib sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan.
- 7) Pekasanaan (pengusaha angkutan/badan penyelenggara): pihak yang menyediakan sarana untuk pekasanaan perpindahan yang biasanya disebut pengusaha angkutan umum.

- 8) Penumpang (konsumen): yang memerlukan alat angkut untuk memudahkan perpindahannya dan agar lebih cepat untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
- 9) Pihak yang terkena dampak angkutan (lingkungan): pihak yang dapat mengganggu atau terganggu dalam proses pergerakan atau pengoperasian sarana. (Sani, 2012)

Dengan demikian apabila satu unsur ini tidak benar maka sistem tidak akan berjalan sebagaimana yang diharapkan. Masalah lainnya menyebabkan berbagai permasalahan di beberapa kecamatan yang ada untuk beberapa kebijakan dalam hal tersebut. (Sasmita, 2011)

1) Kebijakan transportasi perkotaan. Kebijakan transportasi digunakan sebagai pedoman pelaksanaan kegiatan transportasi, adapun kebijakan transportasi dibagi menjadi 6 kebijakan (Sasmita, 2011) yaitu :

- a) Kebijakan transportasi yang terkonsolidasi.

Pemanfaatan kapasitas sarana transportasi secara terkonsolidasi adalah mengupayakan faktor penumpang (*passenger factor* atau sering disebut pula *load factor*) mencapai angka (*persentase*) yang tinggi.

- b) Kebijakan transportasi yang terkoordinasi

Sarana angkutan perkotaan yang berbeda-beda itu, dalam penyelenggaraan pelayanan kegiatan transportasinya tidak dilakukan secara sendiri-sendiri, tetapi terkait satu sama lain.

- c) Kebijakan transportasi yang terintegrasi

Terintegrasi atau terpadu dimaksudkan bahwa penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi perkotaan yang mencakup prasarana transportasi dan sarana transportasi dikelola dan dilaksanakan secara kesisteman.

d) Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi.

Tersinkronisasi berarti sesuai (kesesuaian) atau serasi (keserasian). Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi dimaksudkan menyediakan berbagai sarana angkutan yang serasi dalam jenisnya, dalam jumlahnya dalam besaran kapasitas angkutnya.

e) Kebijakan transportasi yang berkesinambungan.

Berkeseimbangan diartikan bahwa pelayanan transportasi diselenggarakan ke seluruh bagian wilayah daerah perkotaan, untuk memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi. Terlaksananya pembangunan perkotaan yang berkelanjutan ditunjang oleh pelayanan transportasi yang berkesinambungan.

f) Kebijakan transportasi yang harmonis.

Sistem transportasi perkotaan yang harmonis dapat diwujudkan meliputi banyak faktor, diantaranya didukung oleh peraturan yang komprehensif, akomodatif dan implikatif, manajemen lalu lintas yang cerdas, kemampuan dan keterampilan pengelola dan perilaku kegiatan transportasi yang tinggi, serta kepedulian masyarakat luas.

2) Transportasi perkotaan yang efektif dan efisien

Transportasi perkotaan merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilitas penduduk perkotaan dan angkutan barang, yang merupakan unsur penting dalam penyelenggaraan “perekonomian dan pembangunan perkotaan, yang cenderung semakin meningkat”. Adapun jasa transportasi yang efektif dan efisien berdasarkan pendapat Sakti Adji Sasamita (2012) meliputi :

a) Lancar atau cepat (*speed*)

Lancar berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa (banyak) hambatan, perjalanan dilaksanakan secara cepat, atau memerlukan waktu perjalanan yang singkat sampai di tempat tujuan.

b) Selamat atau aman (*Safety*)

Selamat berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan.

c) Berkapasitas (*Capacity*)

Pelayanan transportasi yang berkapasitas dimaksudkan bahwa jumlah dan kapasitas moda transportasi yang disediakan adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi dalam arti tidak berlebihan dan tidak kekurangan.

d) Frekuensi (*frequency*)

Frekuensi dalam pelayanan transportasi diartikan sebagai pelayanan transportasi dilakukan dalam suatu waktu tertentu. Dalam pelayanan transportasi umum perkotaan, pada jam-jam sibuk dimana terdapat arus lalu lintas penumpang sangat tinggi, maka frekuensi pelayanan transportasi yang dilakukan harus lebih banyak untuk memenuhi permintaan jasa transportasi yang lebih besar.

e) Keteraturan (*Regularity*)

Penyelenggaraan pelayanan transportasi secara teratur, akan memudahkan bagi penumpang dalam mengatur jadwal perjalanan yang dilakukan.

f) Komprehensif (*Comprehensive*)

Pelayanan transportasi secara komprehensif berarti pelayanan transportasi yang melayani tempat asal ke tempat tujuan akhir dilaksanakan secara utuh atau harus transit melalui terminal antara, menggunakan satu macam transportasi ataupun menggunakan lebih dari satu macam moda transportasi tergantung pada jenis rute dilalui.

g) Bertanggungjawab (*Responsibility*)

Pelayanan transportasi yang bertanggung jawab diartikan bahwa pelayanan transportasi yang diselenggarakan harus memberikan ganti rugi terhadap kerugian kepada pengguna jasa transportasi.

h) Biaya Rendah (*Acceptable*) atau harga Terjangkau (*Affordable price*).

Pada dasarnya, karakteristik biaya rendah dan harga terjangkau hampir sama yaitu biaya rendah dilihat dari pihak perusahaan transportasi yang menyelenggarakan pelayanan transportasi, sedangkan harga terjangkau dilihat dari kepentingan pengguna jasa transportasi.

i) Nyaman (*Comfort*) Salah satu karakteristik pelayanan transportasi angkutan penumpang adalah nyaman. Penumpang melakukan perjalanan memutuhkan susasana yang nyaman, nikmat, terhindar dari suasana berdesakan dan pengap. (Sasmita, 2011).

2. Light Rail Transit (LRT)

a. Pengertian

Light Rail Transit adalah salah satu sistem Kereta Api Penumpang yang beroperasi dikawasan perkotaan yang konstruksinya ringan dan bisa berjalan bersama lalu lintas lain atau dalam lintasan khusus, disebut juga tram. Kereta api ringan banyak digunakan diberbagai negara di Eropa dan telah mengalami modernisasi, antara lain dengan otomatisasi, sehingga dapat dioperasikan tanpa masinis, bisa beroperasi pada lintasan khusus, penggunaan lantai yang rendah (sekitar 30 cm) yang disebut sebagai *Low floor LRT* untuk mempermudah naik turun penumpang.

Angkutan kereta api ringan (LRT) adalah bentuk rel dialiri listrik yang telah dikembangkan secara bertahap dari trem untuk sistem angkutan cepat yang sebagian dioperasikan pada jalurnya sendiri. Tram atau kereta api ringan (sekarang LRT) pernah dikembangkan di Indonesia pada zaman pendudukan Kolonial Belanda beroperasi di beberapa kota di Indonesia seperti di Jakarta dan Surabaya dan dihilangkan pada tahun 1960an, karena pada waktu itu tidak dirawat dengan baik sehingga dianggap mengganggu lalu lintas karena sering mogok.

Light Rail Transit (LRT) adalah salah satu jenis urban *passenger transportation* yang beroperasi di permukaan jalan baik memiliki jalur khusus maupun memakai jalur umum. LRT merupakan bagian dari *Mass Rapid Transit (MRT)* dengan cakupan wilayah yang lebih kecil dan bentuk armada yang lebih kompak dan ringan. LRT sudah banyak diterapkan di negara-negara di dunia, di Asia Tenggara sendiri terdapat di Filipina dan Singapura. LRT di Singapura termasuk dari bagian *Singapore Mass Rapid Transit (SMRT)* dan mencakup di beberapa wilayah Singapura. (Septian, 2014).

b. Kelebihan dan Kekurangan LRT

LRT jika dibuat tidak sebidang memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan moda transportasi darat yang lainnya. (Edi, 2015) adapun kelebihan tersebut adalah:

- a) Waktu pembangunan lebih cepat dibandingkan HRT/MRT.
- b) Biaya relatif murah dibandingkan HRT/MRT.
- c) Tidak perlu pembebasan lahan yang banyak.

- d) Gradient lebih besar.
- e) Radius tikungan lebih kecil.
- f) Teknologi tinggi.
- g) Kecepatan relatif tinggi.
- h) Ramah lingkungan.
- i) Sudah banyak dibuat di tempat lain.

Kelebihan-kelebihan lain dari LRT (Septian, 2014) adalah:

- a) Lebih aman daripada perjalanan mobil.
- b) Tidak ada emisi di jalan.
- c) Dapat mengatasi gradien curam dan tikungan tajam.
- d) Memuat kapasitas cukup tinggi.
- e) Dapat berbaur dengan lalu lintas kota.
- f) Tidak ada gerakan vertikal, lateral, atau belakang / ke depan.
- g) Menghindari kemacetan lalu lintas melalui segregasi dan prioritas.
- h) Dapat berjalan pada kecepatan tinggi.
- i) Tingkat penawaran boarding dengan akses mudah untuk semua orang, termasuk pengguna kursi roda.
- j) Dapat naik hingga grade 12%.

LRT juga memiliki beberapa kekurangan seperti:

- a) Pelayanan tidak langsung sampai ke tempat tujuan.
- b) Biaya lebih mahal dibandingkan BRT (Bus Rapi Transit).
- c) Waktu perjalanan lebih lama dibandingkan MRT (*Mass Rapid Transit*)

- d) Biaya perawatan dan operasional lebih tinggi dibandingkan sepeda motor.

3. Teori Transportasi

a. Permintaan (*Demand*) Transportasi

Permintaan akan perjalanan mempunyai kemiripan dengan permintaan ekonomi. Oleh karena itu permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain.

Menurut Setijowarno dan Frazila (Dalam Adriansyah, 2015), pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari :

- 1) Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan.
- 2) Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan ke tempat tertentu adalah jenis kegiatan yang dapat dilakukan atau tingkat pencapaian tujuan perjalanan, dan biaya untuk mencapai tempat tujuan tersebut. Dengan kata lain bahwa perjalanan timbul karena aktifitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak dan pentingnya aktifitas yang ada maka tingkat perjalanan pun meningkat.

Menurut Marvin (dalam Adriansyah, 2015), bentuk tujuan perjalanan yang biasanya dipergunakan oleh perencana transportasi adalah:

- 1) Perjalanan Pekerjaan (*work trip*)

- 2) Perjalanan Sekolah (*school trip*)
- 3) Perjalanan Belanja (*shooping trip*)
- 4) Perjalanan Bisnis Pekerjaan (*employer's business trip*)
- 5) Perjalanan Sosial (*social trip*)
- 6) Perjalanan Untuk Makan (*trip to eat meal*)
- 7) Perjalanan Rekreasi (*recreational trip*)

Masyarakat sebagai faktor utama dalam melakukan kegiatan perjalanan selalu ingin agar permintaannya terpenuhi. Menurut White (Dalam Adriyansah, 2015), permintaan yang ada dari masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dipengaruhi oleh :

- a) Pendapatan masing-masing orang
- b) Kesehatan
- c) Tujuan dari perjalanan
- d) Jenis perjalanan
- e) Banyaknya penumpang (group/individual)
- f) Perjalanan yang mendesak.

Terpenuhinya permintaan akan kebutuhan transportasi ditimbulkan oleh ciri-ciri perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda, di mana masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dapat menggunakan moda yang ada. Faktor yang terdapat dalam ciri perjalanan yang dimaksud yaitu :

- 1) Jarak perjalanan - Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pemilihan moda. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin memilih moda yang paling praktis.

2) Tujuan perjalanan - Tujuan perjalanan mempunyai keterkaitan antara keinginan-keinginan masing-masing orang dalam memilih moda yang diinginkan.

Permintaan akan transportasi timbul dari perilaku manusia akan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri tersebut bersifat terus dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam-jam puncak pada pagi hari di mana orang mulai mengadakan aktivitas dan sore hari pada waktu istirahat dari pekerjaan. Tidak hanya mengalami titik-titik puncak namun juga titik-titik terendah pada hari-hari tertentu dalam satu tahun. Kebutuhan dan perilaku yang tetap ini yang menjadi dasar munculnya permintaan transportasi.

b. Penawaran (*supply*) Transportasi

Menurut Adriansyah (2015) dalam pendekatan mikro ekonomi standar, *supply dan demand* dikatakan berada pada kompetisi sempurna bila terdiri dari sejumlah besar pembeli dan penjual di mana tidak ada satupun penjual ataupun pembeli dapat mempengaruhi secara disporposional harga dari barang. Demikian juga dalam hal transportasi, dikatakan mencapai kompetisi sempurna bila biaya/tarif transportasi tidak terpengaruh oleh pihak penumpang maupun penyedia sarana transportasi. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa *supply* dirasa cukup bila permintaan terpenuhi tanpa adanya pengaruh dalam tarif perjalanan baik dari penyedia transportasi maupun penumpang.

Permintaan adalah suatu fungsi positif dari biaya. Realita yang banyak terjadi transportasi ditawarkan pada tingkat harga tertentu, sehingga bagaimanapun penawaran akan transportasi ini sangat dipengaruhi oleh harga-harga yang terlibat. Harga terlibat misalnya biaya terminal (*terminal cost*) dan biaya pergerakan (*movement cost*). Penawaran jasa transportasi meliputi tingkat pelayanan dan harga yang bertitik tolak pada pemikiran bahwa kenaikan harga mengakibatkan meningkatnya jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual. Tingkat pelayanan transportasi berhubungan erat dengan volume, seperti halnya dengan penetapan harga. Banyak sedikitnya penumpang yang ada tidak terlepas dari peranan pelayanan yang diberikan oleh pihak pemberi jasa transportasi kepada pemakainya yaitu penumpang.

Berkaitan dengan pelayanan angkutan orang menurut Marvin (1979), maka beberapa faktor yang dapat mempengaruhi hal tersebut di atas yaitu :

- 1) Kecepatan.
- 2) Kelengkapan.
- 3) Keselamatan.
- 4) Harga yang terjangkau.
- 5) Frekuensi.
- 6) Pertanggungjawaban.
- 7) Keteraturan.
- 8) Kenyamanan.
- 9) Kapasitas.

c. Pemilihan Moda

Menurut Tamin (2000), pemilihan moda sangat sulit dimodelkan walaupun hanya dua buah moda yang akan digunakan. Hal tersebut disebabkan karena banyak faktor yang sulit dikuantifikasi misalnya kenyamanan, keamanan, keandalan, atau ketersediaan mobil pada saat diperlukan. Faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

a. Ciri pergerakan; pemilihan moda juga sangat dipengaruhi oleh :

- 1) Tujuan pergerakan
- 2) Waktu terjadinya pergerakan
- 3) Jarak perjalanan

b. Ciri fasilitas moda transportasi; hal tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua kategori, yaitu :

Faktor kuantitatif seperti :

- 1) Waktu perjalanan.
- 2) Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain).
- 3) Ketersediaan ruang dan tarif parkir.

Faktor kedua bersifat kualitatif yang relatif lebih sulit menghitungnya meliputi:

- a. Kenyamanan dan keamanan
- b. Keandalan dan keteraturan dan lain-lain

c. Ciri kota atau zona; beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

B. Penelitian Relevan

Penelitian yang penulis angkatkan dengan judul “Faktor Pemilihan Moda Transportasi *Light Rail Transit (LRT)* di Kota Palembang” mengacu pada penelitian sebagai berikut :

Tabel 1. Penelitian Relavan

| No. | Nama Peneliti | Judul | Hasil Penelitian |
|-----|------------------------|---|---|
| 1. | (Ekamartra, 2018) | Analisis Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Pada Mahasiswa Universitas Lampung | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi logistik dengan bantuan program SPSS 17. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda pada mahasiswa Universitas Lampung adalah Variabel kepemilikan kendaraan (X6) dan Variabel Pertimbangan kenyamanan (X9). 2. Dari hasil uji statistik yang telah dilakukan, didapatkan persamaan regresi logistic adalah sebagai berikut: $Y = -2,038 + 3,583 X6 + 1,830 X9$. Dengan probabilitas pada skenario 1 dengan variabel X6 dengan kode 0 dan X8 dengan kode 0 menghasilkan probabilitas angkutan pribadi sebesar 11,53% dan angkutan lainnya sebesar 88,47%. Skenario 2 dengan variabel X6 dengan kode 1 dan X8 dengan kode 1 menghasilkan probabilitas angkutan pribadi sebesar 96,69% dan angkutan lainnya sebesar 3,31%. |
| 2. | (Bernadus Febri, 2016) | Model Pemilihan Moda Antara <i>Light Rail Transit (Lrt)</i> Dengan Sepeda Motor Di Jakarta | <p>Berdasarkan analisis yang dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Berdasarkan data sampel yang diambil didapat bahwa 72% responden |

| No. | Nama Peneliti | Judul | Hasil Penelitian |
|-----|-----------------------|--|---|
| | | | <p>mengetahui rencana pembangunan LRT di Jakarta.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Berdasarkan data sampel yang diambil didapat bahwa mayoritas pendapatan responden berkisar antara >3-5 juta. 3. Berdasarkan data sampel yang diambil didapat bahwa 80% responden telah memiliki kendaraan pribadi. 4. Berdasarkan data hasil survei didapat mayoritas responden mungkin memilih LRT sebesar 43% untuk pengguna sepeda motor dan juga pengguna mobil pribadi, 32% untuk pengguna sepeda motor dan juga pengguna angkutan umum, dan 35% untuk pengguna sepeda motor yang selalu menggunakan sepeda motor. 5. Berdasarkan data hasil survei didapat mayoritas responden pasti memilih LRT sebesar 13% untuk pengguna sepeda motor dan juga pengguna mobil pribadi, 15% untuk pengguna sepeda motor dan juga pengguna angkutan umum, dan 15% untuk pengguna sepeda motor yang selalu menggunakan sepeda motor. 6. Nilai R² sebesar 57.4% sudah mencukupi meskipun masih di bawah 60% mengingat sulitnya mendapatkan nilai koefisien determinasi yang tinggi untuk jenis analisis seperti ini. 7. Berdasarkan hasil data sampel didapat bahwa masyarakat lebih memilih tarif LRT untuk rute Kebayoran Lama – Kelapa Gading sebesar 15000 dengan waktu tempuh 40 menit dan waktu tunggu di stasiun 5 menit. |
| 3. | (Sayyid Khoiri, 2018) | Analisis Hubungan Pola Perjalanan Utama Terhadap Minat Masyarakat Kota | <ol style="list-style-type: none"> 1. Dalam penelitian ini dengan survei wawancara langsung kepada responden dengan menggunakan kuesioner dan data sekunder. Survei tersebut berlokasi pada 13 stasiun LRT Palembang dengan |

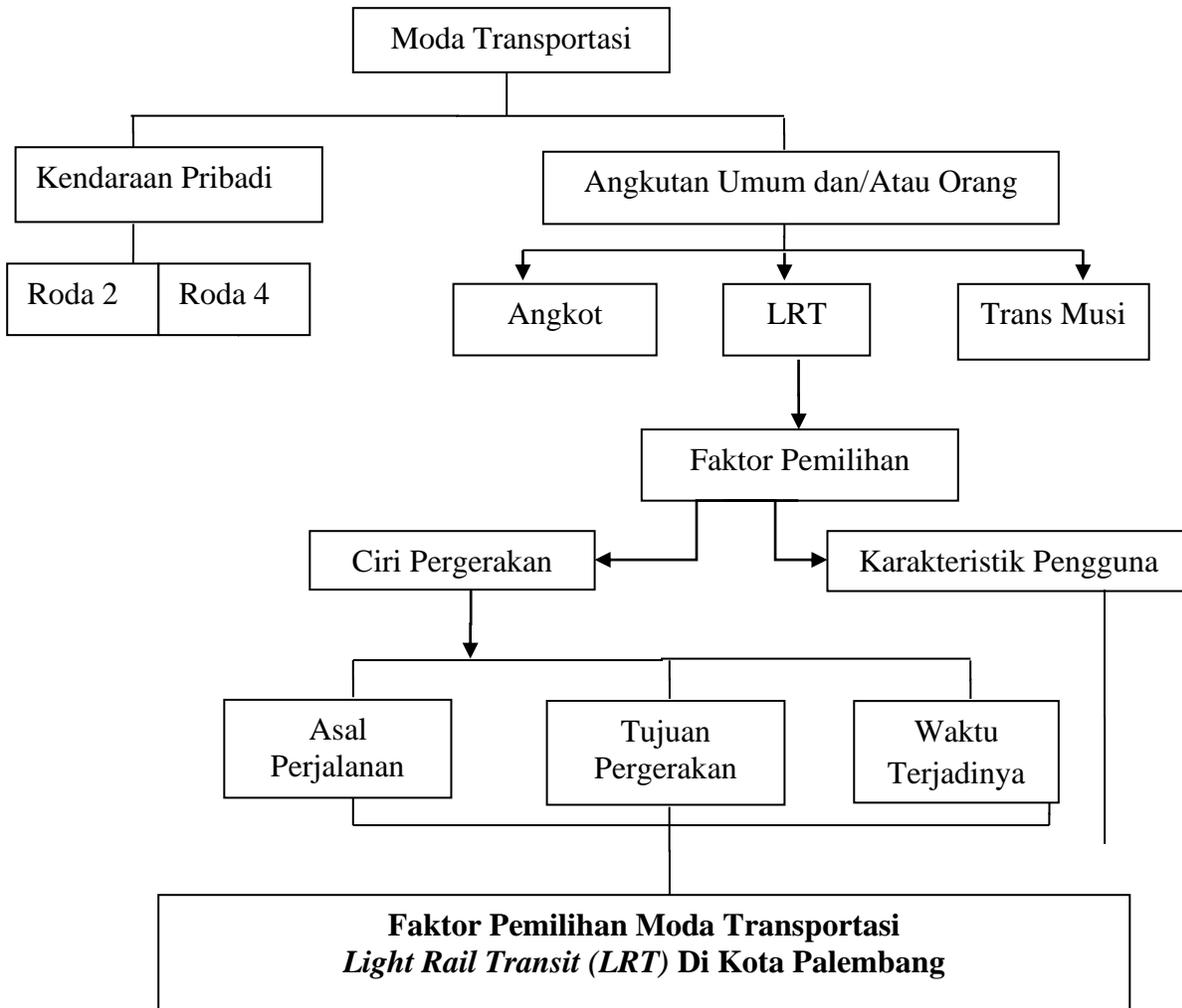
| No. | Nama Peneliti | Judul | Hasil Penelitian |
|-----|--------------------|--|---|
| | | Palembang dalam Menggunakan LRT | <p>radius survei sekitar 500 meter sampai dengan 1.000 meter</p> <p>2. Hasil yang diperoleh berdasarkan analisis deskriptif, diketahui bahwa pola perjalanan utama masyarakat di Kota Palembang terdapat 5 (lima) pola perjalanan utama. Jika dilakukan analisis cluster berdasarkan pola perjalanan utamanya dan variabel pada tiap karakteristik responden, keluarga serta perjalanan tersebut didapatkan 6 (enam) cluster yang terbentuk. Kemudian dilihat dari tingkat keberminatan masyarakat di Kota Palembang dalam menggunakan LRT, diperoleh bahwa masyarakat lebih banyak tidak setuju menggunakan LRT pada setiap skenario yang telah dibuat.</p> |
| 4. | (Aswar Anas, 2017) | <p>Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat Di Kota Enrekang</p> | <p>Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan mengenai pemilihan moda angkutan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Di Kota Enrekang terdapat 2 moda angkutan yang beroperasi yaitu: <ol style="list-style-type: none"> a. Ojek b. Angkutan Desa 2. Berdasarkan pada hasil analisis regresi linear yang penulis gunakan, maka penulis mendapatkan hasil yaitu viar merupakan moda dengan pelaku perjalanan terbanyak di antara keempat alternatif moda pilihan lain. Kemudian untuk analisis pembobotan sederhana yang penulis gunakan, maka penulis mendapatkan hasil bahwa diantara 4 alternatif pemilihan moda |

| No. | Nama Peneliti | Judul | Hasil Penelitian |
|-----|---------------------|---|---|
| | | | <p>transportasi di Kawasan perkotaan Enrekang, maka hasil yang paling mendukung dalam pelaksanaan aktivitas masyarakat perkotaan Enrekang adalah motor viar hasil modifikasi. Maka dapat dipastikan yang menjadi alternatif pilihan moda angkutan di Kota Enrekang adalah viar (modifikasi).</p> |
| 5. | (Rico Kwanto, 2016) | <p>Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional Dan Transportasi Umum Online Di Kota Palembang</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1) Pemilihan transportasi umum dapat dipengaruhi oleh beberapa kriteria, yaitu kriteria aman, nyaman, biaya, waktu, dan kemudahan. Penelitian ini diharapkan bermanfaat untuk mengetahui kriteria yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum di kota Palembang, serta mengetahui transportasi umum apa yang dipilih berdasarkan kriteria yang telah ditentukan. 2) Hasil survei dan hasil pengolahan data menggunakan metode <i>Analytical Hierarchy Process</i> menunjukkan bahwa kriteria aman menjadi prioritas masyarakat kota Palembang dalam melakukan perjalanan dengan bobot sebesar 27,5%, kemudian kriteria nyaman (20%), kriteria waktu (18,7%), kriteria kemudahan (17%), dan kriteria biaya (16,8%). Berdasarkan kriteria yang ditentukan, transportasi umum online menjadi prioritas masyarakat dalam memilih moda transportasi umum dengan bobot sebesar 58,80% dan transportasi umum konvensional (41,20%). Dari penelitian ini juga mendapatkan hasil analisis sensitivitas terhadap pemilihan moda transportasi umum. Hasil analisis |

| No. | Nama Peneliti | Judul | Hasil Penelitian |
|------------|----------------------|--------------|--|
| | | | sensitivitas yang telah dilakukan menunjukkan bahwa transportasi umum online masih menjadi prioritas dalam pemilihan moda transportasi umum di kota Palembang. |

C. Kerangka Berfikir

Berdasarkan yang telah penulis paparkan diatas, berkenaan dengan faktor pemilihan moda transportasi *Light Rail Transit (LRT)* di Kota Palembang. Secara sederhana kerangka pemikiran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Berfikir

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat ditarik kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Ciri pergerakan moda transportasi di Kota Palembang, ciri pergerakan pengguna moda transportasi umum adalah asal perjalanan, tujuan perjalanan, dan waktu perjalanan. Pada moda transportasi *Light Rail Transit (LRT)* asal perjalanan pengguna *Light Rail Transit (LRT)* berasal dari tempat tinggal yakni paling banyak dengan persentase 31,7 %, waktu perjalanan terbanyak pengguna *Light Rail Transit (LRT)* adalah pada siang hari (12.00-16.00 WIB). Sedangkan tujuan perjalanan terbanyak pengguna adalah Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II yang berada di Stasiun akhir Kota Palembang dengan persentase tujuan perjalanan ke Bandara sebanyak 29,4 %, tujuan lainnya yang paling banyak dituju pengguna adalah berbelanja yakni sebanyak 23,5 % pengguna dengan tujuan tersebut. Hal ini disebabkan karena banyaknya stasiun *Light Rail Transit (LRT)* berada di dekat pusat perbelanjaan seperti mall, supermarket, minimarket, dan pasar tradisional dan waktu tujuan pengguna yang paling banyak yakni pada siang hari (12.00-16.00 WIB).
2. Karakteristik Pengguna Moda Transportasi *Light Rail Transit (LRT)*, Karakteristik tersebut antara lain berdasarkan kelompok umur, jenis kelamin, pekerjaan, dan pendapatan. Berdasarkan kelompok umur pengguna *Light Rail Transit (LRT)* yang paling banyak adalah kelompok umur remaja 12-25 tahun dengan persentase sebanyak 62%, jenis kelamin pengguna paling banyak

adalah perempuan yakni dengan perbandingan perempuan 60% dan laki-laki 40%. Jika dilihat berdasarkan pekerjaan pengguna LRT yang paling dominan adalah mahasiswa sebanyak 24 % yakni sesuai dengan data kelompok umur terbanyak adalah remaja. Sedangkan pendapatan pengguna LRT terbanyak adalah dengan rata-rata pendapatan > Rp. 1.500.000/Bulan.

3. Faktor pemilihan pengguna moda transportasi *Light Rail Transit (LRT)* faktor pemilihan tertinggi adalah kenyamanan yakni sebesar 35% pengguna memilih LRT karena faktor kenyamanan. Hal menandakan bahwa moda transportasi ini sangat nyaman bagi pengguna transportasi dibandingkan transportasi umum lainnya. Faktor pemilihan terendah pada moda transportasi ini adalah harga yakni hanya 17%, hal ini dikarenakan pengguna moda transportasi ini untuk mencapai stasiun harus menggunakan moda transportasi lainnya terlebih dahulu dan hal ini menjadi terlihat sangat merepotkan penumpang dan menambah biaya dengan menggunakan bantuan moda transportasi umum yang lainnya.

B. Saran

Setelah melakukan penelitian ini, penulis memberikan saran terkait temuan – temuan yang ada dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut.

1. Pemerintah sebaiknya dapat menambah beberapa stasiun LRT agar moda transportasi ini dapat lebih mudah dijangkau pengguna serta lebih menggencarkan untuk kepada penduduk Kota Palembang agar lebih baik menggunakan moda transportasi umum untuk mengurangi kemacetan.

2. Jika terjadi perubahan jadwal biasanya tidak diinfokan dan tanpa pemberitahuan, sebaiknya pemerintah menginfokan sebelum adanya perubahan jadwal keberangkatan setiap stasiun.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adriyansah. (2015). *Manajemen transportasi dalam kajian teori*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Andresta, N. (2018). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online Dan Angkutan Konvensional*. Lampung: Repositoty Unila .
- Aswar Anas, N. (2017). *Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Sosio Ekonomi Masyarakat Di Kota Enrekang* . Makassar: Repositoty UIN ALAUDIN .
- BPS. Palembang Dalam Angka 2019. Palembang : BPS Kota Palembang
- Bernadus Febri, S. (2016). Model Pemilihan Moda Antara Light Rail Transit (Lrt) Dengan Sepeda Motor Di Jakarta. *SNTS Journal* , 19-24.
- Daljoeni. (2003). *Geografi Desa dan Kota*. Bandung: Alumnii.
- Edi, N. (2015). *Semangat Untuk LRT / KRL (Kereta Layang Ringan)*. Jakarta : Paparan Dialog Publik DTKJ.
- Ekamartra, R. (2018). *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Pada Mahasiswa Universitas Lampung*. Lampung: Respository Unila.
- Evadewi, P. (2013). *Pengelolaan Transportasi Umum Di Jalan Malioboro* Yogyakarta. Yogyakarta: Repository UGM.
- Manik, Wiga Deswita (2019). Kajian Karakteristik Pelaku Perjalanan Moda Transportasi Publik Bus Rapi Transit Di Kota Padang, *Jurnal Buana*, Vol -3 No-5 2019, E-ISSN 2615-2630, hal 1010-1017
- Rico Kwanto, J. (2016). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Online Di Kota Palembang . *Cantilever Unsri* , Vol 5, No 2, ISSN: 1907-4247, 1-6.
- Salsabila, I. (2019). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Bermotor Anak dalam Mengakses Sekolah Dasar di Kota Surakarta. *Jurnal Region UNS* , Volume 14, Nomor 1, 13-36.
- Sani, Z. (2012). *Trasnportasi Suatu Pengantar*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Sasmita, S. A. (2011). *Manajemen Transportasi Darat*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sayyid Khoiri, P. (2018). *Analisis Hubungan Pola Perjalanan Utama Terhadap Minat Masyarakat Kota Palembang dalam Menggunakan LRT*. Yogyakarta : Repository UGM.
- Sugiyono.(2008). *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif dan R&D*. Bandung : IKAPI
- Syahmahwati, J. I. (2017). Pengaruh Faktor Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja Di Kota Palembang. *Cantilever Unsri* , Vol 6, No 1, ISSN: 2477-4863, 11-16.
- Warpani. (2005). *Pengantar Transportasi*. Jakarta: Graha Ilmu.
- Wicaksana, D. K. (2015). Analisa Sensitivitas Dan Karakteristik Masyarakat Di Kota Palembang Dalam Memilih Moda Transportasi Dengan Metode AHP. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan* , Vol. 3, No. 1, 775-782.