

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP RENCANA KEBIJAKAN REAKTIVASI JALUR KERETA API LINTAS KLAKAH – LUMAJANG – PASIRIAN

Sonya Sulistyono¹
Jurusan Teknik Sipil,
Fakultas Teknik, Univ. Jember,
Jl. Kalimantan No. 37 Jember
sonya.sulistyono@unej.ac.id

Mochamad Aditya Yogatama
Program Studi Perencanaan
Wilayah dan Kota,
Jurusan Teknik Sipil,
Fakultas Teknik, Univ. Jember,
Jl. Kalimantan No. 37 Jember
yogatamaaadit@gmail.com

Ratih Novi Listyawati
Program Studi Perencanaan
Wilayah dan Kota,
Jurusan Teknik Sipil,
Fakultas Teknik, Univ. Jember,
Jl. Kalimantan No. 37 Jember
ratihnovilistyawati@unej.ac.id

Abstract

In the past, Lumajang Regency had rail-based transportation, namely trains from Klakah District to the south to Lumajang City and the endpoint was in Pasirian District. Based on the RTRW of Lumajang Regency 2012 – 2032, the RTRW of East Java Province for 2011 – 2031, and the Master Plan of the Indonesian Railways Program, there is a plan to reactivate the Klakah – Lumajang – Pasirian railway line. This study uses primary data obtained through questionnaires distributed at the research location with the Stated Preference technique to find out each respondent when faced with two or more alternative choices offered by analytical techniques using a qualitative descriptive approach to obtain an overview of the existing conditions on the research object. This study refers to three qualitative factors of mode selection, namely in terms of comfort, reliability, and safety. The results of this study showed that 57% of respondents chose trains in terms of comfort, 56% of respondents chose trains in terms of safety and 44% of respondents chose trains in terms of reliability.

Keywords: reactivation, stated preference, qualitative descriptive approach, railway line

Abstrak

Dahulu Kabupaten Lumajang memiliki transportasi berbasis rel yakni kereta api dari Kecamatan Klakah, ke arah selatan menuju Kota Lumajang dan titik akhirnya berada di Kecamatan Pasirian. Berdasarkan dokumen RTRW Kabupaten Lumajang 2012 – 2032, RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011 – 2031 dan Rencana Induk Program Perkeretaapian Indonesia terdapat rencana pengaktifan kembali jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian. Penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh melalui kuesioner yang disebarkan pada lokasi penelitian dengan teknik *stated preference* untuk mengetahui setiap responden jika dihadapkan oleh dua atau lebih pilihan alternatif yang ditawarkan dengan teknik analisa menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif guna memperoleh gambaran dari kondisi eksisting pada objek penelitian. Penelitian ini mengacu tiga faktor kualitatif pemilihan moda yakni segi kenyamanan, keandalan, dan keamanan. Hasil penelitian ini diperoleh bahwa 57% responden memilih kereta api terhadap segi kenyamanan, 56% responden memilih kereta api terhadap segi keamanan, dan 44% responden memilih kereta api terhadap segi keandalan.

Kata Kunci: reaktivasi, *stated preference*, pendekatan deskriptif kualitatif, jalur kereta api

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian vital dari kehidupan manusia, karena salah satu sarana dan prasarana penting yang menjamin kelancaran kehidupan manusia. Keberadaan transportasi erat kaitannya dengan kemajuan teknologi manusia yang membawa peranan penting

¹ Corresponding author: sonya.sulistyono@unej.ac.id

terhadap kemajuan transportasi (Fitroh, 2015). Indonesia memiliki berbagai jenis transportasi massal, salah satunya kereta api. Kehadiran transportasi tersebut diawali pada abad ke-19, ketika saat itu Pemerintah Hindia Belanda menerapkan kebijakan liberal membangun infrastruktur transportasi dengan mengembangkan transportasi massal yaitu kereta api (Pranoto, 2019). Hingga saat ini, jaringan kereta api di Indonesia tersebar di Pulau Jawa dan Sumatera. Namun beberapa dari jaringan kereta api yang tersebar di kedua pulau tersebut sudah tidak lagi digunakan/non aktif. Salah satunya jalur kereta api di Kabupaten Lumajang lintas Klakah – Lumajang – Pasirian.

Dahulu Kabupaten Lumajang memiliki jalur kereta api yang langsung menuju pusat kota Lumajang lalu bercabang ke Pasirian namun ditutup sepenuhnya pada tahun 1988 akibat okupansi penumpang yang terus menurun akibat kalah saing dengan transportasi roda karet seperti mobil dan bus serta sarana dan prasarananya yang sudah tua. Akan tetapi, di era saat ini kehadiran transportasi kereta api dapat menjadi sebuah solusi bagi masyarakat Kabupaten Lumajang dalam mempermudah mobilitasnya dengan cepat dan aman (Tirtapavitra, 2021).

Rencana reaktivasi jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian ini telah masuk ke daftar program Rencana Induk Program Perkeretaapian Indonesia (RIPNAS) pada Tahap V di tahun 2030 (Direktorat Jenderal Perkeretaapian Nasional - Kementerian Perhubungan, 2018). Program reaktivasi jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian juga menjadi salah satu ke dalam program Konservasi Jalur Perkeretaapian Mati pada dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jawa Timur Tahun 2011 – 2031 (Pemerintah Provinsi Jawa Timur, 2011). Kabupaten Lumajang juga telah memiliki rencana reaktivasi jalur kereta api non aktif, dimana salah satunya pengaktifan jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian dalam dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lumajang Tahun 2012 – 2032 (Pemerintah Kabupaten Lumajang, 2013).

Dalam penelitian perencanaan reaktivasi jalur kereta api Klakah – Lumajang – Pasirian dilakukan dengan metode teknik *stated preference* yakni metode yang menggunakan pendapat atau preferensi dari berbagai responden terkait pilihannya terhadap suatu set pilihan. Dari hasil yang diperoleh akan dilakukan analisis pendekatan deskriptif kualitatif untuk mengetahui persepsi masyarakat dalam pemilihan dua moda, yakni kereta api dan kendaraan pribadi. Melalui penelitian ini dapat mengetahui probabilitas masyarakat dalam perpindahan moda dari kendaraan pribadi ke moda kereta api terhadap rencana reaktivasi jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian berdasarkan faktor kualitatifnya.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Menurut Nawawi (2015) dalam (Purnomo, 2018) bahwa penelitian dengan pendekatan deskriptif kualitatif merupakan sebuah metode yang digunakan dalam memecahkan suatu masalah yang diselidiki dengan melukiskan keadaan subyek dan obyek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta – fakta yang tengah terjadi pada objek penelitian serta disajikan apa adanya. Sehingga, dengan pendekatan ini dapat memberikan sebuah gambaran dari kondisi eksisting pada objek penelitian dan data primer yang diperoleh baik data hasil wawancara

maupun dokumentasi pada lokasi penelitian.

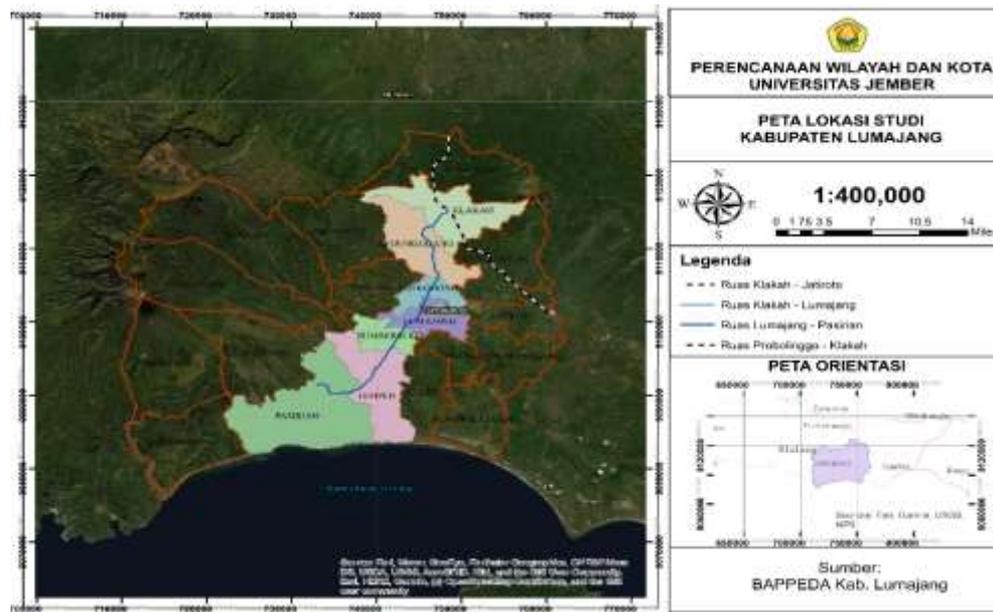
Pada penelitian ini memerlukan data primer yang diperoleh melalui kuesioner yang diberikan kepada responden pada lokasi penelitian dengan teknik *stated preference*. Teknik *stated preference* merupakan sebuah metode pendekatan terhadap responden untuk mengetahui respon mereka ketika menghadapi situasi atau skenario yang berbeda, misalnya apabila terjadi peningkatan salah satu moda transportasi, bagaimana respon dari responden terhadap moda tersebut relatif terhadap moda lainnya atau apabila terjadi adanya peningkatan pelayanan moda transportasi yang diiringi peningkatan tarif moda tersebut (Yosritzal, 2006). Penggunaan metode *stated preference* dalam penelitian ini dapat mengetahui masing-masing responden jika dihadapkan oleh dua atau lebih pilihan alternatif yang ditawarkan dengan keadaan yang sebenarnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum

Kabupaten Lumajang merupakan salah satu daerah yang terdapat di sisi selatan Provinsi Jawa Timur yang terdiri atas 21 kecamatan, 195 desa, dan 7 kelurahan dengan jumlah penduduknya sekitar 1.119.251 (BPS Kabupaten Lumajang, 2020). Kabupaten Lumajang salah satu wilayah yang ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) dimana aktifitas kawasan perkotaannya hanya melayani dalam skala kabupaten/kota dan beberapa kecamatan. Namun, Kabupaten Lumajang dapat dikatakan cukup strategis, di mana wilayahnya diapit oleh wilayah PKW (Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Jember) dan PKN (Kabupaten Malang) dapat meningkatkan perekonomian wilayahnya serta terciptanya beberapa kawasan bangkitan dan tarikan di Kabupaten Lumajang sehingga memicu terjadinya pergerakan aktifitas baik yang akan menuju atau keluar dari Kabupaten Lumajang. Pergerakan aktifitas tentunya ditopang oleh sarana pendukung, salah satunya transportasi. Transportasi di Kabupaten Lumajang terdapat angkutan umum seperti bus, angkot, dan lain sebagainya.

Dahulunya Kabupaten Lumajang memiliki transportasi berbasis rel yakni kereta api dari Kecamatan Klakah, ke arah selatan menuju Kota Lumajang dan titik akhirnya berada di Kecamatan Pasirian. Berdasarkan dokumen Rencana Induk Program Perkeretaapian Indonesia, RTRW Kabupaten Lumajang 2012 – 2032, dan RTRW Provinsi Jawa Timur Tahun 2011 – 2031 terdapat rencana pengaktifan kembali jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian. Dalam mendukung rencana tersebut, perlu adanya dukungan dari masyarakat mengingat selama ketidakhadiran transportasi massal berbasis rel tersebut, mayoritas masyarakat bepergian dalam rute Klakah – Lumajang – Pasirian menggunakan transportasi kendaraan pribadi atau kendaraan umum lainnya. Jalur kereta api non aktif Klakah – Lumajang – Pasirian melewati tujuh kecamatan, yakni Kecamatan Klakah, Kecamatan Kedungjajang, Kecamatan Sukodono, Kecamatan Lumajang, Kecamatan Sumpalsoko, Kecamatan Tempoh dan Kecamatan Pasirian. Untuk lebih jelasnya, dapat melihat Gambar 1 sebagai berikut.



Sumber: ArcGIS (2022)

Gambar 1. Peta lokasi studi Kabupaten Lumajang

Populasi dan Sampel

Menurut Arikunto (2006) dalam (Hendri Hatmoko, 2015), sampel merupakan sebagian atau wakil populasi yang akan diteliti. Dalam teknik pengambilan sampel dapat menggunakan Rumus Slovin yang disajikan sebagai berikut (Sugiyono, 2014).

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \tag{1}$$

Di mana: n adalah ukuran sampel, N adalah ukuran populasi, dan e adalah nilai *error* yang ditoleransi (10% atau 0,1).

Berdasarkan persamaan (1) di atas dengan ukuran populasi (N) sebanyak 459.451, maka diperoleh jumlah sampel (n) sebesar 99,97 atau 100 sampel.

Dari hasil perhitungan jumlah sampel di atas, didapatkan sejumlah 100 responden di mana tersebar di tujuh kecamatan, yakni Kecamatan Klakah, Kecamatan Kedungjajang, Kecamatan Sukodono, Kecamatan Lumajang, Kecamatan Summersuko, Kecamatan Tempeh dan Kecamatan Pasirian. Hal ini berdasarkan jalur kereta api non aktif lintas Klakah – Lumajang – Pasirian melewati tujuh kecamatan tersebut. Berikut merupakan persentase responden penduduk yang akan diambil pada masing – masing kecamatan.

Tabel 1. Persentase responden penduduk tiap kecamatan

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase (%)	Jumlah Sampel
1	Klakah	56.664	12,33	12
2	Kedungjajang	47.685	10,37	10
3	Sukodono	56.352	12,26	12
4	Lumajang	84.649	18,42	18
5	Sumbersuko	36.137	7,86	8
6	Tempeh	85.929	18,70	19
7	Pasirian	92.035	20,03	20
	Jumlah	459.451	100	100

Persepsi Masyarakat

Dalam melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain dapat menggunakan beberapa moda transportasi yang tersedia di suatu daerah di mana hal ini tidak terlepas masyarakat dalam memilih moda transportasi menuju ke tempat tujuannya. Terdapat faktor seseorang atau pelaku perjalanan dalam memilih suatu moda transportasi salah satunya oleh faktor kualitatif. Faktor kualitatif dalam pemilihan moda transportasi antara lain (Tamin, 1997):

1. Kenyamanan, di mana faktor ini terdiri atas: (i) pelayanan yang sopan; (ii) tempat berteduh; (iii) kemudahan naik turun kendaraan; (iv) ketersediaan tempat duduk; (v) tidak berdesakan; dan (vi) interior yang menarik; tempat duduk yang nyaman.
2. Keamanan, di mana pada faktor ini antara lain: (i) terhindar dari kecelakaan; dan (ii) Aman dari tindakan kejahatan.
3. Keandalan dan Keteraturan, di mana terdiri dari: (i) tersedia setiap saat; dan (ii) Ketepatan waktu.

Berdasarkan faktor kualitatif tersebut, maka digunakan sebagai variabel dan sub variabel dalam menyusun kuesioner teknik *stated preference* di mana pada kuesioner tersebut menggunakan skala 1 – 5 guna mengetahui respon masyarakat dalam memilih skenario antara dua moda, yakni kereta api dan kendaraan pribadi berdasarkan perbandingan variabel yang terdapat pada masing – masing moda tersebut. Tiap skala memiliki pernyataan yang menggambarkan suatu pilihan ketika responden dihadapi dua alternatif yang berbeda. Untuk lebih jelasnya dapat melihat Tabel 1 sebagai berikut.

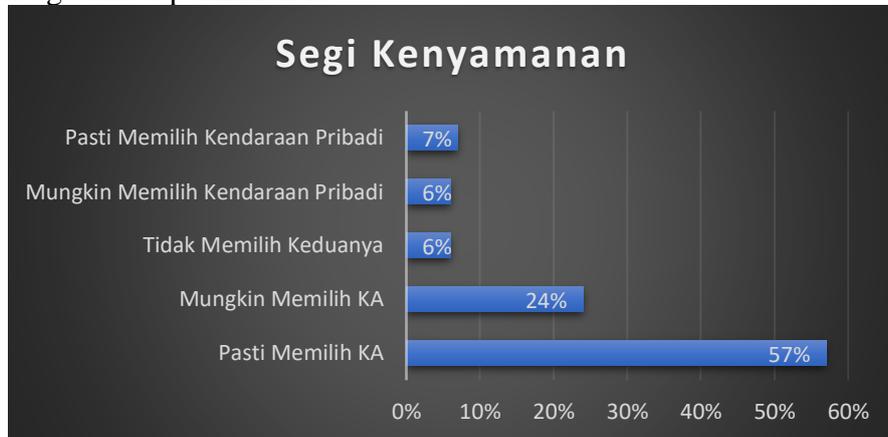
Tabel 2. Skala kualitatif dalam teknik *stated preference*

Skala	Pernyataan
1	Pasti memilih kendaraan pribadi
2	Mungkin memilih kendaraan pribadi
3	Tidak memilih keduanya
4	Mungkin memilih kereta api
5	Pasti memilih kereta api

Sumber: Ardiansah dan Adiputra (2012) dalam (Sihite & Sejahtera Subakti, 2015)

Berdasarkan survei primer yang dilakukan melalui kuesioner kepada 100 sampel responden di tujuh kecamatan, telah diperoleh bahwa dalam melakukan perjalanan dalam rute Klakah – Lumajang – Pasirian, mayoritas responden lebih memilih alternatif moda kereta api daripada menggunakan kendaraan pribadi apabila jalur kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian telah diaktifkan kembali. Hal ini berdasarkan tiga faktor kualitatif

yang digunakan dalam pemilihan moda yang ditawarkan terhadap dua moda yakni kereta api dan kendaraan pribadi yaitu segi kenyamanan, keamanan, dan keandalan. Berikut merupakan hasil persepsi masyarakat terhadap dua alternatif moda yang ditawarkan berdasarkan tiga faktor pemilihan moda.



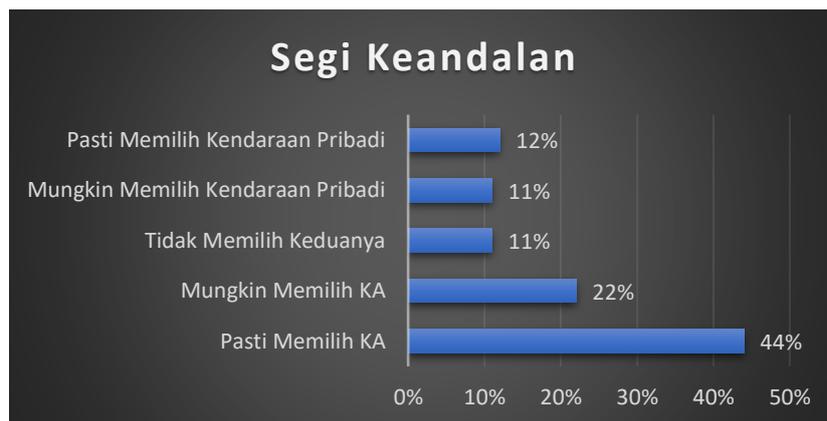
Gambar 2. Hasil pemilihan dua moda dalam segi kenyamanan

Pada Gambar 2, dapat dilihat bahwa dari segi kenyamanan antara moda kereta api dan kendaraan pribadi, masyarakat yang pasti memilih kereta api dalam melakukan perjalanan rute Klakah – Lumajang – Pasirian dengan jumlah persentase sebanyak 57%, dan diikuti masyarakat mungkin memilih kereta api sebanyak 24%. Hal ini dikarenakan moda kereta api memiliki fasilitas yang cukup lengkap, seperti AC, lubang *charger*, toilet dan tempat bagasi serta kapasitas penumpang cukup banyak jika diasumsikan kereta api lintas Klakah – Lumajang – Pasirian sebagai kereta api lokal dengan kapasitas penumpang kereta kelas ekonomi sebanyak 80 – 106 tempat duduk. Jumlah persentasi responden yang pasti memilih kendaraan pribadi sebanyak 7%, dan responden yang mungkin memilih kendaraan pribadi sejumlah 6% serta tidak memilih kedua alternatif moda sebanyak 6%.



Gambar 3. Hasil pemilihan dua moda dalam segi keamanan

Pada Gambar 3, dapat diketahui bahwa faktor kualitatif pemilihan moda segi keamanan terhadap kedua moda yang ditawarkan, mayoritas masyarakat pasti memilih moda kereta api daripada kendaraan pribadi yang dapat dilihat sebanyak 56%, dan mungkin memilih kereta api sejumlah 27%. Hal ini menjadi salah satu penyebab pertimbangan masyarakat dalam memilih moda tersebut apabila moda kereta api telah diaktifkan kembali melayani lintas Klakah – Lumajang – Pasirian, karena moda kereta api memiliki fasilitas keamanan seperti CCTV dan petugas keamanan serta fasilitas keselamatan perjalanan, seperti APAR (Alat Pemadam Api Ringan), palu pemecah kaca, jalur evakuasi, dan P3K (Pertolongan Pertama Penanganan Kecelakaan). Hal ini justru berbeda dengan kendaraan pribadi dalam segi keamanan, di mana jumlah responden pasti memilih moda kendaraan pribadi dalam lintas Klakah – Lumajang – Pasirian sebanyak 7% dan mungkin menggunakan kendaraan pribadi sebanyak 5%. Hal ini dikarenakan segi keamanan pada kendaraan pribadi bahwa pengguna memiliki kontrol penuh atas keamanan yang digunakan dan untuk fasilitas keselamatan perjalanan berupa perkakas darurat serta APAR di mana belum tentu semua pengguna kendaraan pribadi memilikinya. Namun, terdapat masyarakat tidak memilih dua moda yang ditawarkan dalam melakukan perjalanan lintas Klakah – Lumajang – Pasirian sebesar 7%.



Gambar 4. Hasil pemilihan dua moda dalam segi keandalan

Berdasarkan Gambar 4, terdapat hasil yang cukup signifikan pada pemilihan dua moda dalam segi keandalan. Sebanyak 44% masyarakat pasti memilih moda kereta api dalam perjalanan rute Klakah – Lumajang – Pasirian dan mungkin memilih kereta api sejumlah 22%. Alasannya, masyarakat beranggapan moda kereta api memiliki sistem terjadwal dalam mengatur kedatangan maupun keberangkatan dan ketepatan waktu tiba ditujuan yang ditetapkan oleh jadwal. Walaupun dalam menggunakan kendaraan pribadi tidak terikat oleh jadwal, namun masyarakat beranggapan bahwa dalam menggunakan kendaraan pribadi belum tentu akan tiba ditujuan dengan waktu tempuh yang hampir sama dengan kereta api karena kondisi padatnya jalan di lintas Klakah – Lumajang – Pasirian dapat mempengaruhi cepat atau lambatnya akan tiba di tempat tujuan. Dapat dilihat bahwa jumlah responden yang pasti memilih kendaraan pribadi sebanyak 12% dan mungkin memilih kendaraan pribadi sebesar 11%. Akan tetapi, terdapat masyarakat yang tidak memilih kedua moda yang ditawarkan dalam melakukan perjalanan pada lintas ini sejumlah 11%, karena masyarakat menggunakan transportasi umum lainnya dalam

melakukan perjalanannya dan beranggapan kendaraan umum yang masih cukup andal dalam sepanjang rute Klakah – Lumajang – Pasirian, terutama pada jadwal keberangkatan dan tiba di tujuan.

KESIMPULAN

Dahulu Kabupaten Lumajang memiliki jalur kereta api dari Klakah – Lumajang – Pasirian, tetapi kini telah non aktif. Namun terdapat rencana pengaktifan kembali jalur tersebut. Oleh karena itu, dilakukan analisis perpindahan moda kendaraan pribadi ke kereta api jika transportasi kereta api telah ada melalui pendekatan deskriptif kualitatif berdasarkan faktor kualitatif dalam pemilihan moda. Hasil analisis pendekatan deskriptif kualitatif antara lain:

1. Dalam segi kenyamanan, 57% responden memilih moda kereta api karena memiliki fasilitas yang cukup lengkap daripada kendaraan pribadi.
2. Dalam segi keamanan, 56% responden memilih moda kereta api karena terdapat fasilitas keamanan dan jaminan keselamatan perjalanan yang cukup lengkap daripada kendaraan pribadi.
3. Dalam segi keandalan, 44% responden memilih moda kereta api karena sistem terjadwal dan minimnya halangan daripada kendaraan pribadi

DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kabupaten Lumajang. 2020. *Kabupaten Lumajang Dalam Angka Tahun 2021*. Lumajang: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lumajang.
- Direktorat Jenderal Perkeretaapian Nasional - Kementerian Perhubungan. 2018. *Review Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*. Jakarta: Kementerian Perhubungan .
- Fitroh, N. 2015. Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878 - 1930. *Avatara, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 4.
- Hendri Hatmoko, J. 2015. Survei Minat dan Motivasi Siswa Putri Terhadap Mata Pelajaran Penjasorkes di SMK Se-Kota Salatiga Tahun 2013. *Journal of Physical Education, Sport, Health and Recreations*, 3.
- Pemerintah Kabupaten Lumajang. 2013. *Perda Kabupaten Lumajang Nomor 2 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lumajang Tahun 2012 - 2032*. Lumajang: Pemerintah Kabupaten Lumajang.
- Pemerintah Provinsi Jawa Timur. 2011. *Perda Provinsi Jawa Timur Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur Tahun 2011 - 2031*. Surabaya: Pemerintah Provinsi Jawa Timur.
- Pranoto, E. 2019. *Jalur Trem Rambipuji - Balung - Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Jember Tahun 1913 - 1930*. Jember: Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember.
- Purnomo, A. 2018. *Pemanfaatan Instagram Sebagai Media Komunikasi Pariwisata di Kabupaten Karanganyar (Studi Analisis Deskriptif Kualitatif Pada Akun Instagram @Explorekabkaranganyar)*. Surakarta: Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Komunikasi dan Informatika, Universitas Muhammadiyah Surakarta.

- Sihite, S. dan Sejahtera Subakti, M. 2015. Kajian Pemilihan Moda Transportasi Antara Angkutan Kota Dengan Monorel Menggunakan Metode Stated Preference (Studi Kasus : Rencana Pembangunan Monorel Kota Medan). *The 18th FSTPT International Symposium*, 5.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi 1*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Tirtapavitra, D. 2021. *Stasiun Tempeh, Sisa Kejayaan Jalur Kereta Api Klakah - Lumajang - Pasirian*. Diambil kembali dari visitlumajang: <https://www.visitlumajang.com/stasiun-tempeh-sisa-kejayaan-jalur-kereta-api-klakah--lumajang--pasirian/2940>. Diakses pada 30 Agustus 2021.)
- Yosritzal. 2006. Review Pendekatan Stated Preferenced Dalam Beberapa Penelitian Transportasi di Kota Padang. *Simposium IX FSTPT*, 1-2.