

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sebagai ibu kota Provinsi Jawa Timur sekaligus kota terbesar kedua di Indonesia, Surabaya menjadi magnet aktivitas bagi hampir 3 juta penduduk serta masyarakat di wilayah sekitarnya. Kota Surabaya sebagai pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, pendidikan, industri, dan jasa yang menarik pergerakan masyarakat dari wilayah sekitarnya setiap hari. Mobilitas ini ditunjukkan oleh tingginya intensitas pergerakan harian rutin seperti bekerja, bersekolah, dan kegiatan ekonomi lainnya yang memicu kemacetan di berbagai ruas jalan utama kota. Studi sebelumnya menunjukkan bahwa pertumbuhan kendaraan pribadi di Kota Surabaya memperparah kemacetan dan menurunkan kualitas perjalanan di jalan kota, sehingga menuntut pengembangan sistem transportasi massal yang efektif untuk menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat (Suryani et al., 2021).

Kota Surabaya sebagai pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, pendidikan, dan jasa di Provinsi Jawa Timur tidak hanya melayani kebutuhan masyarakat di dalam kota, tetapi juga menjadi pusat aktivitas bagi wilayah penyangga yang tergabung dalam *Surabaya Metropolitan Area* (SMA) atau Gerbangkertosusila, yang meliputi Kabupaten Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Sidoarjo, Lamongan, serta Kota Mojokerto. Keterkaitan aktivitas antarwilayah tersebut menyebabkan tingginya mobilitas masyarakat menuju Surabaya setiap hari. Selain itu, kawasan metropolitan Surabaya juga terhubung dengan wilayah di luar *Surabaya Metropolitan Area* (SMA), salah satunya melalui Kota Kertosono yang berperan sebagai simpul transportasi menuju

wilayah barat dan selatan Jawa Timur. Oleh karena itu, keberadaan layanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono menjadi penting sebagai moda transportasi massal yang mendukung mobilitas masyarakat dari wilayah penyangga dan daerah di luar kawasan metropolitan Surabaya menuju Surabaya, sekaligus mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi (Dwiatmoko et al., 2020).

Transportasi berbasis rel, khususnya Kereta Api *Commuter Line*, memiliki peran strategis sebagai tulang punggung mobilitas regional karena mampu menjawab kebutuhan perjalanan harian yang tinggi di kawasan perkotaan dan wilayah sekitarnya (Dwiatmoko et al., 2020). Kereta api komuter mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar dengan waktu tempuh yang relatif stabil dan tingkat keselamatan yang tinggi, sehingga menjadi alternatif yang efektif dibandingkan moda transportasi jalan rel. Sepanjang lintasan rute ini melewati sejumlah stasiun penting, yaitu Surabaya Gubeng, Wonokromo, Sepanjang, Boharan, Krian, Kedinding, Tarik, Mojokerto, Curahmalang, Sumobito, Peterongan, Jombang, Sembung, hingga Kertosono, yang berada di kawasan permukiman padat, pusat pendidikan, perdagangan, jasa, serta industri. Kondisi tersebut menyebabkan rute ini banyak digunakan oleh pekerja, pelajar, mahasiswa, dan masyarakat umum untuk perjalanan rutin harian.

Secara ideal, layanan Kereta Api *Commuter Line* pada rute Surabaya – Kertosono diharapkan mampu memberikan pelayanan yang tepat waktu, memiliki frekuensi perjalanan yang memadai, serta tingkat keterisian penumpang (*load factor*) yang berada pada batas kenyamanan. Waktu tunggu antar kereta api seharusnya relatif singkat dan konsisten, terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari, sehingga dapat mendukung aktivitas harian pengguna. Selain itu, ketepatan waktu perjalanan kereta komuter merupakan salah satu indikator kinerja layanan yang penting, di mana setiap

perjalanan dilacak untuk mengukur persentase kedatangan sesuai jadwal karena pengaruhnya terhadap keandalan sistem (Nelson, 2000).

Pada rute yang berada di kawasan permukiman padat, pusat pendidikan, perdagangan, jasa, serta industri hingga pusat bisnis, permintaan perjalanan harian menjadi tinggi. Sejumlah penelitian transportasi perkotaan menunjukkan bahwa dalam koridor yang mengalami mobilitas tinggi, seperti Yogyakarta – Solo atau Sidoarjo – Bojonegoro, layanan kereta komuter menjadi moda yang efektif dalam memenuhi kebutuhan perjalanan massal masyarakat, tetapi juga perlu dievaluasi dalam hal operasional dan tarif yang layak (Azahra et al., 2024).

Secara visual, pengguna Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono dapat digambarkan sebagai kelompok masyarakat produktif, seperti pekerja harian, pelajar, mahasiswa, serta masyarakat berpenghasilan menengah yang mencari alternatif transportasi yang lebih efisien dan terjangkau. Hal ini sejalan dengan karakteristik pengguna layanan kereta api komuter di berbagai studi yang menunjukkan bahwa layanan ini banyak digunakan oleh individu yang bergantung pada moda transportasi publik untuk mobilitas harian mereka karena keterjangkauan biaya dan kecepatan perjalanan relatif stabil (Nazwirman & Hulmansyah, 2017)

Alasan yang mendasari penelitian ini, untuk mengevaluasi layanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono dalam mengetahui sejauh mana kinerja operasional layanan tersebut telah memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan. Tingginya mobilitas masyarakat pada suatu wilayah menuntut tersedianya layanan transportasi publik yang andal, efisien, dan terjangkau guna mendukung aktivitas masyarakat sehari-hari. Oleh karena itu, evaluasi terhadap kinerja operasional transportasi publik diperlukan untuk mengetahui kualitas pelayanan serta aspek yang

perlu ditingkatkan agar penggunaan transportasi umum dapat lebih optimal (Hariani & Azmi, 2023).

Dalam penelitian ini digunakan metode analisis kinerja operasional serta pendekatan *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP). Analisis kinerja operasional digunakan untuk menilai tingkat pelayanan kereta api berdasarkan indikator yang tercantum dalam Permenhub No. 63 Tahun 2019, seperti ketepatan waktu, frekuensi perjalanan, dan tingkat keterisian penumpang. Sementara itu, metode ATP digunakan untuk mengetahui kemampuan ekonomi penumpang dalam membayar tarif transportasi, sedangkan metode WTP digunakan untuk mengukur tingkat kesediaan penumpang dalam membayar tarif berdasarkan persepsi terhadap kualitas layanan yang diterima. Dengan mengombinasikan kedua pendekatan tersebut, diharapkan penelitian ini dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai kondisi pelayanan serta kesesuaian tarif layanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono (Viryananda et al., 2021)

1.2. Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang ada, permasalahan yang akan dibahas dalam Tugas Akhir ini disusun untuk mengevaluasi kinerja operasional serta kelayakan tarif Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono. Evaluasi kinerja operasional berdasarkan pada standar Peraturan Menteri Perhubungan No. 63 Tahun 2019, sedangkan kelayakan tarif dianalisis berdasarkan kemampuan membayar (*Ability to Pay*) dan kesediaan membayar (*Willingness to Pay*) masyarakat pengguna jasa. Oleh karena itu, dirumuskan beberapa permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Apa saja karakteristik penumpang Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono?

2. Berapa nilai kinerja operasional Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono ditinjau dari kapasitas angkut, *load factor*, *headway*, dan waktu tempuh?
3. Berapa besar tingkat kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat untuk layanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono?
4. Berapa besar tingkat kesediaan membayar (*willingness to pay*) masyarakat untuk layanan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono?
5. Bagaimana kesesuaian tarif eksisting dengan ATP dan WTP masyarakat penumpang Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dengan disusunnya Tugas Akhir studi kelayakan ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik pengguna Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono.
2. Mengetahui nilai kinerja operasional pada Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono.
3. Mengetahui tingkat kesediaan membayar masyarakat dalam penggunaan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono.
4. Mengetahui tingkat kemampuan membayar masyarakat dalam penggunaan Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono.
5. Mengetahui kesesuaian tarif eksisting Kereta Api *Commuter Line* rute Surabaya – Kertosono berdasarkan ATP dan WTP penumpang.

1.4. Batasan Penelitian

Terdapat batasan masalah pada penulisan Tugas Akhir ini supaya tidak terjadi penyimpangan pembahasan serta mencegah pembahasan yang terlalu luas, berikut adalah batasan masalah tersebut:

1. Kinerja operasional dalam penelitian ini dibatasi pada empat indikator, meliputi kapasitas angkut, *load factor*, *headway*, dan waktu tempuh,
2. Peninjauan dilakukan pada layanan Kereta Api *Commuter Line* Dhoho rute Surabaya – Kertosono tanpa membandingkan dengan rute *Commuter Line* lain.
3. Penelitian dilakukan pada sepanjang rute perjalanan dari Stasiun Gubeng Surabaya sampai Stasiun Kertosono dan di dalam gerbong Kereta Api *Commuter Line* Dhoho rute Surabaya – Kertosono.
4. Data primer berdasarkan data survey langsung dan penyebaran kuesioner kepada penumpang Kereta Api *Commuter Line* Dhoho rute Surabaya – Kertosono.
5. Data sekunder diperoleh dari instansi dan sumber resmi yang terkait dengan operasional dan kebijakan perkeretaapian.
6. Penelitian dilakukan tidak menggambarkan perubahan kebijakan atau kondisi layanan di masa mendatang.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dengan disusunnya Tugas Akhir studi kelayakan ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pengguna jasa dengan terwujudnya pelayanan kereta api yang lebih baik serta penerapan tarif yang wajar dan sesuai dengan kemampuan ekonomi masyarakat

2. Penelitian ini dapat dimanfaatkan oleh operator dan instansi terkait sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan terkait peningkatan pelayanan dan penetapan tarif, agar selaras dengan kondisi operasional dan karakteristik pengguna jasa.
3. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan meningkatkan pengalaman peneliti dalam mengaplikasikan ilmu transportasi, khususnya yang berkaitan dengan analisis kinerja operasional, *Ability to Pay* (ATP), *Willingness to Pay* (WTP), serta evaluasi kebijakan tarif pada transportasi perkeretaapian.

1.6. Lokasi Penelitian

Penelitian pada tugas akhir yang berjudul “Evaluasi Kinerja Operasional dan Kelayakan Tarif Kereta Api Commuter Line rute Surabaya – Kertosono Berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP)”. Penelitian dilaksanakan pada layanan Kereta Api *Commuter Line* yang dioperasikan oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) di bawah naungan PT Kereta Api Indonesia *Commuter* (Persero) Wilayah VIII Surabaya. Tepatnya pada sepanjang rute perjalanan dari Stasiun Gubeng Surabaya sampai Stasiun Kertosono dengan jarak sepanjang 92,7 km seperti ditunjukkan pada gambar 1.1 berikut:



Gambar 1. 1 Lokasi Penelitian Kinerja Operasional dan Kelayakan Tarif Rute
Surabaya – Kertosono
Sumber: *Google Maps*