

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberadaan ojek daring seperti Gojek dan Grab kini telah menjadi bagian tak terpisahkan dari fenomena mobilitas perkotaan. Kemajuan teknologi, komunikasi dan informasi pada masa ini mendorong masyarakat untuk berkembang, baik dari sisi sosial maupun non sosial, khususnya pada jasa transportasi. Tingginya mobilitas masyarakat saat ini layanan jasa transportasi yang cepat, aman, dan nyaman. Kebutuhan akan sarana transportasi terus meningkat seiring dengan semakin banyaknya kebutuhan pengiriman barang dan perpindahan manusia itu sendiri (Purba, 2005).

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu (Miro. 2005). Terdapat tiga jenis moda yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa transportasi, yaitu moda darat, laut dan udara. Dalam melayani kebutuhan pelayanan jasa transportasi dalam kota, hanya digunakan moda darat yaitu moda rel (kereta api), moda jalan raya (bus kota dan angkutan kota) serta moda paratransit lainnya.

Seiring dengan perkembangan wilayah perkotaan maka permintaan transportasi untuk kebutuhan pergerakan masyarakat semakin meningkat. Menurut Simbolon (2003), permintaan transportasi adalah besarnya jumlah jasa transportasi yang dibutuhkan untuk mengangkut manusia atau barang dari ke suatu lokasi/wilayah. Saat ini, banyak perkotaan mengalami proses perubahan bentuk. Perubahan ini cenderung diakibatkan oleh semakin intensifnya kegiatan di perkotaan.

Saat ini transportasi umum yang aman dan nyaman mulai menjadi aspek penting dalam menentukan transportasi bagi masyarakat. Mereka akan cenderung memilih sarana transportasi yang memiliki pelayanan yang baik, fasilitas yang memadai, ketepatan waktu, kejujuran dalam memberikan tarif. Maka dari itu, pemerintah melakukan sebuah pembangunan transportasi baru yaitu *Mass rapid transit* atau dalam bahasa Indonesia disebut moda raya terpadu yang telah beroperasi di DKI Jakarta sejak 24 Maret 2019 dan hingga saat ini MRT Jakarta sudah menampung

9.570.059 penumpang dengan rata-rata perhari 27.901 penumpang, sejak 1 Januari 2020-8 Desember 2020.

MRT adalah sebuah moda transportasi massal yang berbasis rel listrik yang efektif dan nyaman dan telah terbukti hasilnya dengan banyak diterapkannya moda transportasi ini oleh kota-kota besar yang terdapat di berbagai negara. Di Jakarta sendiri, sudah terbangun 1 jalur sepanjang 16 meter yang melewati 13 stasiun, yaitu; Stasiun Lebak Bulus, Stasiun Fatmawati, Stasiun Cipete Raya, Stasiun Haji Nawi, Stasiun Blok A, Stasiun Blok M, Stasiun Sisingamangaraja, Stasiun Senayan, Stasiun Istora, Stasiun Bendungan Hilir, Stasiun Setiabudi, Stasiun Dukuh Atas, dan Stasiun Bundaran HI. Selain MRT, pemerintah DKI Jakarta juga sudah memiliki bus rapid transit atau di sebut Transjakarta yang sudah beroperasi sejak 2004 dan memiliki lintasan sepanjang 230,9 Km serta 243 halte yang tersebar dalam 13 koridor atau jalur.

Pembangunan transportasi umum di Jakarta juga didukung oleh pengembangan TOD sebagai upaya untuk mendorong peningkatan mobilitas kota yang berkelanjutan, hal ini dibuktikan dengan terbitnya tiga Peraturan Gubernur (Pergub) terkait rancangan kota berkonsep Transit Oriented Development (TOD). Aturan pengembangan TOD tersebut terdapat di dalam Pergub Nomor 55 Tahun 2020, Pergub Nomor 56 Tahun 2020, serta Pergub Nomor 57 Tahun 2020 sebagai perluasan dari Pergub Nomor 15 Tahun 2020. Dalam Pergub tersebut, Pemprov DKI Jakarta menentukan tiga kawasan pengembangan TOD yakni, Blok M, Lebak Bulus, dan Fatmawati.

Maka dari itu, terdapat 4 stasiun MRT (Stasiun Dukuh Atas, Stasiun Blok M, Stasiun Cipete Raya, dan Stasiun Fatmawati) yang sudah ditetapkan menjadi kawasan TOD dan terintegrasi dengan banyak transportasi umum lainnya. Contohnya seperti di Stasiun Dukuh Atas, dalam mendukung rencana Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Dukuh Atas, moda transportasi yang terdapat di Kawasan Dukuh Atas yaitu, KRL Stasiun Sudirman, MRT Dukuh Atas, Halte Bus Trans Jakarta Dukuh Atas 1 & 2, Stasiun Kereta Bandara BNI City dan Light Rapid Transit yang sudah saling terintegrasi sehingga memudahkan penumpang untuk berpindah moda dengan mudah dan cepat. Contoh lainnya ada di Stasiun Blok M yang direncanakan menjadi Kawasan TOD, yang artinya akan terintegrasi dengan banyak transportasi umum lainnya. Hal tersebut dikarenakan Kawasan Blok M merupakan kawasan yang memiliki banyak kegiatan disekitarnya,

seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, sekolah dan lainnya.

Seiring dengan perkembangan transportasi umum yang cukup pesat di Indonesia khususnya di Jakarta, maka pemerintah terus mengembangkan kebijakan-kebijakan transportasi untuk mendukung masyarakat beralih menggunakan transportasi umum. Pemerintah juga sudah mengembangkan *feeder* yang menghubungkan perjalanan masyarakat, baik dari rumah menuju stasiun atau halte terdekat (*first mile*) dan dari stasiun atau halte (*last mile*) menuju tempat tujuan mereka masing-masing. Konsep perjalanan *first and last mile* merupakan perjalanan akses ke simpul transit dan perjalanan dari simpul transit ke tujuan akhir. Perjalanan *first and last mile* diperlukan karena umumnya, transportasi umum tidak bisa menjangkau titik asal perjalanan dan titik akhir perjalanan atau dapat disebut bukan moda yang mengakomodasi perjalanan secara door-to-door, sehingga pelaku perjalanan perlu melakukan perjalanan untuk mencapai simpul transit dari titik awal perjalanan dan tujuan akhir dari perjalanan.

Namun, kebanyakan masyarakat malah memilih menggunakan ojek online untuk perjalanan mereka menuju *first mile* ataupun dari *last mile*. Seiring maraknya transportasi umum online atau biasa disebut ojek *online* yang sudah menjadi kebutuhan bagi masyarakat. Masyarakat jadi lebih memilih menggunakan transportasi online sebagai moda transportasi lanjutan (*last mile*) dari Halte ataupun Stasiun MRT Blok M menuju ke tempat tujuan mereka. Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi di bidang transportasi, yaitu pembangunan teknologi yang digunakan untuk memfasilitasi transportasi. Bisa dilihat dari munculnya perusahaan transportasi online seperti Gojek dan Grab yang telah berkembang pesat di Indonesia khususnya DKI Jakarta.

Keberadaan transportasi online sebagai layanan transportasi on demand berperan penting dalam penggunaan transportasi publik. Hal ini terbukti berdasarkan catatan Gojek, dimana 1 dari 2 pelanggan menggunakan Gojek untuk menjangkau hub transportasi publik, dan jumlah perjalanannya meningkat 46% tiap tahun. Layanan GoRide dan GoCar menjadi pilihan utama masyarakat sebagai sarana penghubung awal dan akhir perjalanan (*first-mile-last-mile*) bagi pengguna transportasi publik di Jabodetabek. Berdasarkan informasi data dari Gojek Indonesia, jumlah pengguna layanan Go-Ride dan Go-Car menuju dan dari stasiun MRT pada Desember 2019 meningkat hampir tujuh kali lipat sejak MRT beroperasi.

Fenomena ini menjadi pemicu atas perubahan pola perilaku masyarakat dalam

memilih moda transportasi lanjuta.. Masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahapan terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi. Sebab hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di wilayah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi dan banyaknya moda transportasi yang dapat dipilih oleh masyarakat (Tamin, 2000). Pemilihan moda terjadi karena adanya kebutuhan pergerakan dan pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, misalkan seperti kebutuhan akan pekerjaan, dimana tidak semua kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara heterogeny sesuai dengan tata guna lahannya, sehingga memerlukan pergerakan baik tanpa moda transportasi jarak pendek (1-2 km) maupun dengan moda transportasi jarak sedang – jauh (>2 km).

Idealnya, melalui pengembangan Kawasan TOD perjalanan *last-mile* bisa ditempuh dengan kendaraan *feeder* atau kendaraan tidak bermotor. Dalam kondisi eksisting di Kawasan TOD Blok M terdapat beberapa moda transportasi yang digunakan sebagai moda transportasi *last-mile*, salah satu yang paling terlihat adalah ojek daring. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui fenomena pemilihan ojek daring yang terjadi di pengembangan Kawasan TOD Blok M, penelitian bertujuan mengetahui penyebab pemilihan dan faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang untuk menggunakan transportasi online sebagai moda transportasi *last-mile*, dengan harapan nantinya dapat menjadi bahan evaluasi Pemprov DKI Jakarta dalam membuat sebuah kebijakan transportasi agar dapat tepat sasaran dengan kebutuhan masyarakat yang ada.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka didapat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik para pelaku perjalanan di Kawasan TOD Blok M?
2. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang dalam memilih ojek daring sebagai moda transportasi *last-mile*?

1.3 Tujuan Penelitian

Ditinjau dari rumusan masalah yang ada, maka diperoleh tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi karakteristik para pelaku perjalanan di Kawasan TOD Blok M;
2. Menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi seseorang dalam memilih ojek daring sebagai moda transportasi *last-mile*;

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun hasil dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat secara teoritis dan praktis. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau masukan dan bagi perkembangan transportasi umum baik konvensional maupun online di Indonesia serta dapat menambah kajian ilmu perencanaan transportasi tentang transportasi umum.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat maupun kontribusi positif bagi pemerintah dalam membuat kebijakan transportasi umum yang berkaitan dengan transportasi konvensional maupun transportasi online.

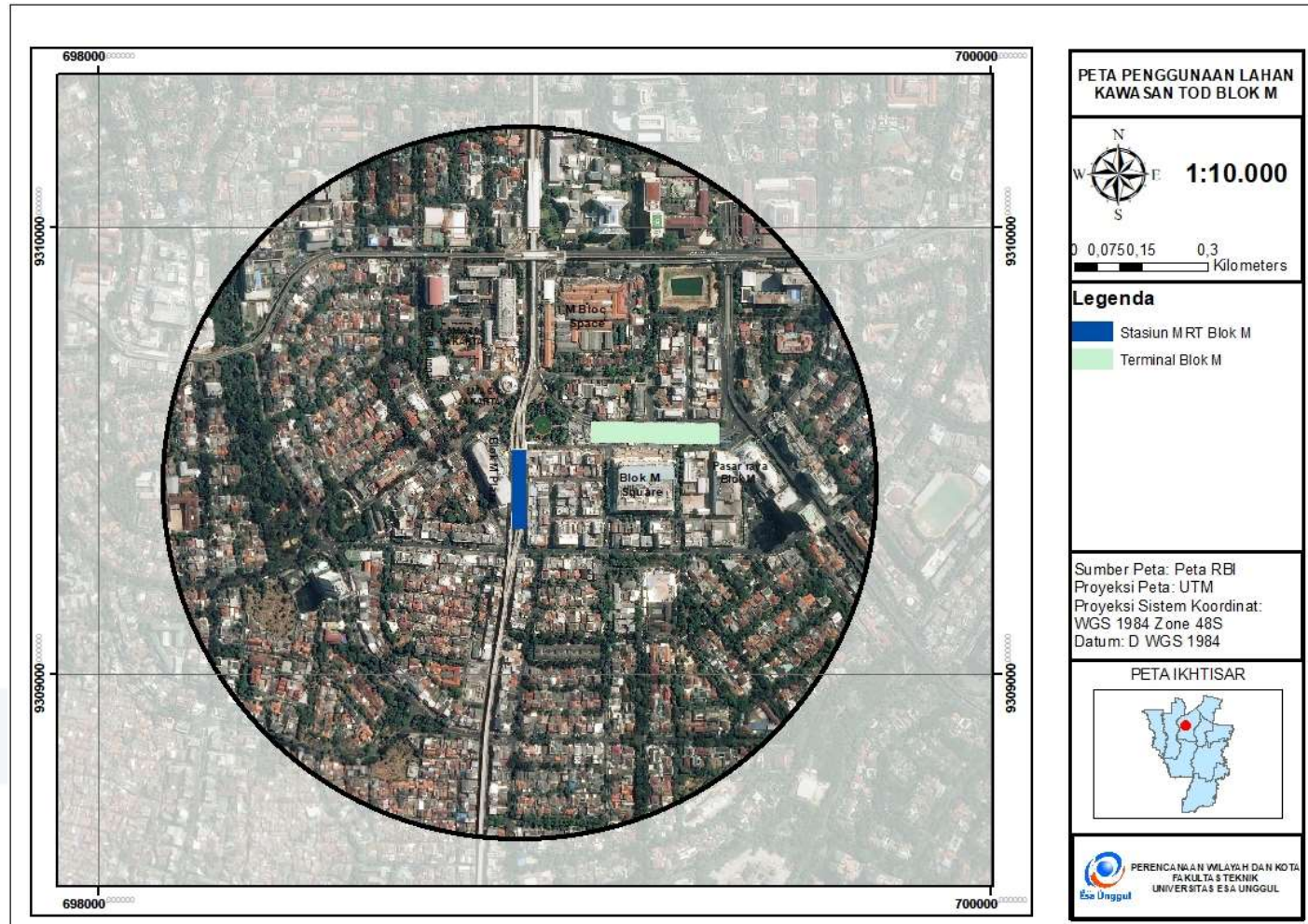
1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini yaitu :

1. Lokasi penelitian ini dilakukan di Kawasan TOD Blok M
2. Lokasi penelitian ini terdapat di Kawasan TOD Blok M, secara administratif berada di Kelurahan Melawai, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Adapun batas-batas wilayah dari lokasi penelitian adalah sebagai berikut:
 - Sebelah Utara : Kelurahan Selong
 - Sebelah Selatan : Kelurahan Pulo
 - Sebelah Barat : Kelurahan Kramat Pela
 - Sebelah Timur : Kelurahan Petogogan

Gambar 1.1 Peta Deliniasi Kawasan Penelitian



Sumber: Hasil Pengolahan, 2021

1.5.2 Ruang Lingkup Substansi

Dalam membuat penelitian ini, maka diperlukan berbagai pustaka dan tinjauan teori yang terkait dengan penelitian. Adapun batasan materi dan substansi pada penelitian ini yaitu :

1. Integrasi moda transportasi bisa diartikan keterpaduan secara utuh dari jenis atau bentuk (angkutan) yang digunakan untuk memindahkan orang dan/ barang dari satu tempat (asal) ketempat lain (tujuan).
2. *Mass Rapid Transit* atau Moda Raya Terpadu (MRT) adalah sebuah sistem transportasi transit cepat menggunakan kereta rel listrik di Jakarta.
3. Transjakarta adalah sistem transportasi *Bus Rapid Transit* di Jakarta.
4. Kawasan TOD Blok M yang menjadi lokasi penelitian, dimana di Kawasan tersebut terdapat Terminal Blok M dan Stasiun MRT Blok M
5. *Last Mile Connection* adalah istilah yang digunakan dalam manajemen rantai suplai dan perencanaan transportasi untuk menggambarkan pergerakan orang dan barang dari pusat transportasi ke tujuan akhir
6. Transportasi Online (Go-jek, Go-car, Grabbike dan Grabcar) merupakan jasa transportasi berbasis internet yang dapat diakses melalui aplikasi dalam smartphone, hal ini dikarenakan perkembangan zaman dan kemajuan teknologi yang semakin berkembang pesat.

1.6 Sistematika Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Bab I pendahuluan berisi penjelasan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian (ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi), dan sistematika pembahasan yang menjadi landasan dalam penyusunan laporan penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab II tinjauan pustaka berisi penjelasan mengenai tinjauan teori-teori menurut para ahli yang digunakan dalam analisis maupun yang berkaitan dengan judul penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab III metodologi penelitian berisi penjelasan mengenai pendekatan dan paradigma penelitian, populasi dan sampel (populasi, sampel, dan teknik sampling), variabel penelitian (parameter, variabel, indikator), langkah penelitian yang berisikan (tahapan persiapan, identifikasi, pengolahan data, metode analisis data).

BAB IV HASIL

Bab IV hasil membahas tentang gambaran umum wilayah penelitian mengenai batasan administrasi penelitian, fisik lingkungan, dan kependudukan.

BAB V PEMBAHASAN

Bab V pembahasan berisi mengenai pembahasan dari penelitian dengan menggunakan beberapa analisis yang digunakan.

BAB VI PENUTUP

Bab VI penutup membahas tentang kesimpulan dan saran yang sudah dapat dihasilkan oleh peneliti setelah melakukan analisis dan mendapatkan output dari penelitian ini.