

POLA RANTAI PERJALANAN PEMUDIK JABODETABEK-LAMPUNG PADA ANGKUTAN LEBARAN 2016

JABODETABEK-LAMPUNG HOMETOWN TRIP PATTERN FOR ANGKUTAN LEBARAN 2016

Nunuj Nurdjanah

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110, Indonesia

email: nujtea@yahoo.com

Diterima: 6 Februari 2017; Direvisi: 20 Februari 2017; disetujui: 10 Maret 2017

ABSTRAK

Pilihan penggunaan moda angkutan bagi pemudik dari Jabodetabek cukup beragam, biasanya sesuai dengan anggaran biaya (budget) yang dimiliki oleh mereka. Pemudik yang menuju Lampung, pilihannya bisa melalui angkutan penyeberangan atau angkutan udara. Penelitian ini bertujuan, untuk menganalisis pola perjalanan pemudik dari asal (wilayah Jabodetabek) sampai ke kota tujuan (Lampung), guna memberikan informasi dan rekomendasi untuk perencanaan dan pengaturan penyediaan moda angkutan lebaran menuju Lampung. Berdasarkan survei dengan metode home interview kepada 6.906 sampel rumah tangga pemudik, dengan rumus Slovin diperoleh hasil bahwa potensi pemudik Jabodetabek sebanyak 13.162.458 orang dan sebanyak 593.313 orang atau sekitar 4.5% menuju Provinsi Lampung. Pola perjalanan pemudik menuju Lampung sebanyak 95% melalui angkutan penyeberangan, dan hanya 5% yang melalui angkutan udara. Bus merupakan moda utama dan moda lanjutan yang paling diminati pemudik menuju Lampung. Oleh karena itu penyediaan kapasitas sarana dan prasarana angkutan penyeberangan dan moda bus dari dan menuju Lampung harus lebih ditingkatkan pelayanannya, terutama pada saat puncak arus mudik lebaran.

Kata kunci: perjalanan, mudik, angkutan lebaran (Iedul Fitri)

ABSTRACT

The choice of transportation mode for travelers from Jabodetabek quite diverse, usually in accordance with the budget (budget) owned by them. Travelers who come from Jabodetabek to Lampung, can choice through ferry or air transportation. This study aims to analyze the travel patterns of travelers from the origin (Jabodetabek) to the destination (Lampung), to provide information and recommendations for planning and regulating the provision of transport modes widths toward Lampung. According to a survey by home methods interview to the 6906 household sample of travelers, the result that potential travelers Jabodetabek as much as 13,162,458 people and as many as 593 313 people, or approximately 4.5% to the province of Lampung. The pattern of the travelers journey toward Lampung as much as 95% through ferry transport, and only 5% were via air transport. Buses are the main mode and an connecting mode that is most desirable to the travelers Lampung. Therefore, the provision of facilities and infrastructure capacity and mode of waterway transport and bus to and from Lampung be further improved its services, especially during peak flow Lebaran

Keywords: trip, back to hometown, transport, lebaran (eid al fitr)

PENDAHULUAN

Perjalanan mudik atau memanfaatkan liburan panjang pada saat lebaran merupakan suatu fenomena kultural Indonesia. Jumlah pemudik dari tahun ke tahun cenderung meningkat. Hal ini disebabkan pertumbuhan urbanisasi yang cukup tinggi, sehingga masyarakat yang bekerja atau berdomisili di kota-kota besar merayakan lebaran dengan melakukan perjalanan pulang kampung dengan menggunakan berbagai pilihan moda transportasi yaitu darat, kereta api, laut dan udara. Namun arus mudik yang terjadi di Indonesia ini nampaknya bertambah rumit dari tahun ke tahun karena volume dan

intensitasnya makin besar sementara daya dukung dan kapasitas jaringan transportasi khususnya transportasi darat tidak dapat mengimbangi laju pertumbuhan volume tersebut.

Permasalahan transportasi merupakan suatu rutinitas yang dihadapi oleh masyarakat Indonesia khususnya di kota-kota besar. Permasalahan ini akan meningkat pada saat hari libur dan cuti nasional terutama saat lebaran, dimana lebih dari 50% penduduk kota-kota besar melakukan mudik (pulang kampung) yaitu dari wilayah *urban* menuju wilayah *suburban* atau pedesaan. Jabodetabek merupakan salah satu wilayah aglomerasi yang menjadi asal

pemudik terbanyak pada setiap pelaksanaan angkutan lebaran. (Survey Balitbanghub, 2015).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, luas *Metropolitan Priority Area* (MPA) Jabodetabek adalah 6.400,71 kilometer persegi dengan populasi pada 2014 sebanyak 27,95 juta jiwa. Perinciannya, luas DKI Jakarta 664,1 km persegi dengan jumlah penduduk 9,588 juta jiwa dan luas MPA timur (Kota dan Kabupaten Bekasi) 1.480 km persegi dengan populasi 4,966 juta jiwa. (Saptowalyono, 2012).

Luas MPA Jabodetabek selatan (Kota Depok, Kota dan Kabupaten Bogor) adalah 2.981,77 km persegi dengan jumlah penduduk sebanyak 7,456 juta jiwa, dan luas MPA barat (Kota dan Kabupaten Tangerang serta Kota Tangerang Selatan) adalah 1.274,93 km persegi dengan populasi 4,9 juta jiwa. Berdasarkan data BPS Tahun 2015, jumlah penduduk Jabodetabek sekitar 30.993.562 jiwa, dengan jumlah rumah tangga sekitar 7.876.382 rumah tangga yang berdomisili di Jakarta sekitar 33%, di Bogor 20%, di Depok 6%, di Tangerang 22%, dan di Bekasi 18%. Populasi akan terus mengalami peningkatan dikarenakan besarnya urbanisasi dari seluruh wilayah Indonesia. Pemerintah Indonesia memproyeksikan bahwa populasi Jabodetabek mencapai 32 juta orang pada tahun 2016. Menurut statistik tersebut, Jakarta akan memiliki 12 juta orang dan daerah-daerah penyangganya memiliki 20 juta orang.

Tingginya angka urbanisasi di wilayah Jabodetabek, menyebabkan tingginya jumlah pemudik pada saat lebaran dari tahun ke tahun. Oleh karena itu penanganan masalah angkutan pemudik selalu diantisipasi jauh-jauh hari sebelum pelaksanaan mudik, agar pelaksanaan mudik dapat berjalan dengan lancar.

Pilihan penggunaan moda angkutan oleh pemudik dari Jabodetabek memang beragam, biasanya pemudik memilih perjalanan menggunakan transportasi yang sesuai dengan anggaran biaya (*budget*) yang dimiliki oleh mereka. Salah satu daerah tujuan pemudik adalah Lampung dan sekitarnya. Pemudik yang berasal dari Jabodetabek menuju Lampung, pilihannya adalah menggunakan pesawat atau menggunakan angkutan penyeberangan. Oleh karena itu pada puncak arus mudik atau balik, pemudik yang menggunakan angkutan penyeberangan menuju Lampung mengalami kendala antrian yang panjang, hal ini disebabkan semua pengguna angkutan jalan harus melalui angkutan penyeberangan. Pola perjalanan penggunaan moda ke Lampung, hanya ada dua pilihan yaitu melalui angkutan udara atau melalui angkutan penyeberangan, dan tentunya para pemudik mempunyai alasan dalam menentukan pola perjalanannya. Pola perjalanan ini penting diketahui agar dapat direncanakan penyediaan sarana dan

prasarana yang harus dipersiapkan, terutama pada saat puncak arus mudik lebaran.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pola perjalanan pemudik dari asal (wilayah Jabodetabek) sampai ke kota tujuan (Lampung), guna memberikan informasi dan rekomendasi untuk perencanaan dan pengaturan penyediaan moda angkutan lebaran menuju Lampung.

A. Definisi Mudik

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), mudik adalah berlayar atau pergi ke udik. Berdasarkan definisi tersebut dapat diinterpretasikan bahwa mudik berarti kegiatan perantau/pekerja migran untuk kembali ke kampung halamannya.

Mudik lebaran merupakan tradisi yang di dalamnya mengandung benih ikatan-batiniah sangat dalam dalam keluarga yang luhur. Tradisi mudik dilakukan setiap tahun sekali ini, adalah merupakan proses dari suatu dialektika-budaya yang sudah berjalan sangat lama hingga sekarang. Tradisi yang telah menyatu tanpa batas dengan uniknya dalam masyarakat, di dalamnya tertampil suatu lukisan kehidupan yang nyata (riil) dari dinamika budaya Indonesia sangat menawan. Tradisi mudik di Indonesia ini, mungkin tidak akan pernah pudar sampai kapanpun.

Dahulu antara mudik dan lebaran tidak memiliki kaitan satu sama lain. Dalam bahasa Jawa ngoko, mudik berarti 'mulih dilik' yang berarti pulang sebentar saja. Namun kini, pengertian mudik dikaitkan dengan kata 'udik' yang artinya kampung, desa atau lokasi yang menunjukkan antonim dari kota. Lantas pengertian ini ditambah menjadi 'mulih udik' yang artinya kembali ke kampung atau desa saat lebaran.

Istilah mudik lebaran baru berkembang sekitar tahun 1970. Saat itu Jakarta sebagai ibukota negara baru berkembang sebagai satu satunya kota di Indonesia yang mengalami perkembangan pesat. Selanjutnya Jakarta menjadi salah satu kota tujuan utama untuk mengubah nasib para kaum *urban*. Lebih dari 80% para urbanis datang ke Jakarta untuk mencari pekerjaan, dan mereka hanya mendapatkan liburan panjang pada saat lebaran. Momentum inilah yang dimanfaatkan untuk pulang kembali ke kampung halaman, dan terus berlanjut sampai sekarang. (Setiawati, 2015)

B. Pola Perjalanan

Pola rantai perjalanan adalah teori pendekatan yang diturunkan dari teori pola perjalanan baik

individu maupun kelompok yang dikembangkan dari teori umum Permintaan perjalanan (Benakiva dan Lerman, 1985).

Pola perjalanan dalam sistem transportasi terdiri dari 2 pola pergerakan, yakni: (1) Pola pergerakan spasial; dan (2) Pola pergerakan non spasial (Tamin, 2000). Pola pergerakan spasial merupakan pola pergerakan yang dilakukan atas dasar kegiatan perjalanan di lokasi tertentu, dengan memperhatikan kondisi tata guna lahan dari sebuah ruang/kawasan. Pola pergerakan spasial merupakan pola pergerakan yang tidak mengenal batas ruang/kawasan. Pola perjalanan pada saat lebaran termasuk dalam pola perjalanan non spasial.

Pola pergerakan non spasial ini terdiri dari:

1. Jenis sarana angkutan
Dalam melakukan perjalanan memilih jenis angkutan merupakan hal yang paling penting. Pemilihan angkutan biasanya mempertimbangkan beberapa faktor diantaranya maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.
2. Waktu pergerakan
Waktu terjadinya pergerakan sangat bergantung pada rutinitas orang melakukan kegiatan sehari-hari. Seseorang melakukan kegiatan dapat dilakukan di pagi hari, siang hari, malam hari tergantung dari maksud tujuan dari perjalanannya.
3. Alasan pergerakan
Alasan terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan tujuan dari pergerakannya yaitu berkaitan dengan pendidikan, sosial budaya, ekonomi, keagamaan dan sebagainya.
Dalam pola perjalanan di Indonesia, umumnya menggunakan multimoda, yaitu perjalanan dilakukan dengan berganti moda mulai dari asal sampai dengan tujuan.
Angkutan umum multimoda mempunyai komponen sebagai berikut (Buchari dalam Erika, 2009).
1. Moda Penghubung (*Connecting Modes*)
Moda penghubung didefinisikan sebagai moda penghubung sebelum dan sesudah moda utama yang sedang digunakan (Krygsman 2004). Moda sebelum atau "*access mode*" didefinisikan sebagai moda yang digunakan dari rumah ke tempat perhentian angkutan umum (*bus-stop/station/terminal*) seperti jalan kaki, sepeda, mobil atau motor, dan taksi. Moda sesudah atau "*egress mode*" didefinisikan sebagai moda yang digunakan dari tempat perhentian (*bus-stop/station/terminal*) ke tempat tujuan.
2. Moda Utama (*Main Modes*)
Moda utama biasanya yang digunakan dalam

perjalanan paling panjang dan paling lama dari moda lainnya. Sudah banyak penelitian dan pengembangan moda utama ini, tentang pengembangan alat angkutan umum, sinkronisasi jadwal antara moda satu dengan lainnya. Dalam suatu kombinasi moda, banyak hal dapat terjadi, seperti keterlambatan jadwal angkutan umum, ketidak harmonisan jadwal antara moda utama dan moda rute pengumpan (*feeder route*)

3. Jaringan Multimoda (*Multimodal Network: Main route, Feeder Route*)

Hal yang paling mendasar dari komponen multimoda adalah tersedianya jaringan yang terpadu antar moda (*multimodal network*). Nes (2002) meneliti tentang konsekuensi dari perjalanan multimoda untuk sebuah perancangan jaringan multimoda. Karakteristik utama dari jaringan multimoda adalah memiliki jaringan yang tersambung antar jenis (moda) dan mengenal adanya perbedaan level atau jenjang dari jaringan. Jaringan level tertinggi adalah untuk kecepatan tinggi dan akses terbatas sedangkan tingkatan yang terendah adalah untuk jarak pendek, adanya akses ke jaringan yang lebih tinggi, kecepatan rendah, kepadatan jaringan yang lebih tinggi

4. Fasilitas peralihan moda (*Transfer Point*)

Fasilitas peralihan moda juga sangat penting untuk menarik penumpang angkutan pribadi yang dapat berintegrasi dengan angkutan umum. Fasilitas parkir yang cukup untuk menampung kebutuhan akan dapat menarik penumpang angkutan pribadi untuk meninggalkan mobil pribadinya ditempat ini dan selanjutnya menyambung dengan angkutan umum. Terlebih lagi jika ongkos parkir dipusat kota mahal. Daamen (2004) mengembangkan model simulasi untuk memodelkan arus penumpang di dalam fasilitas angkutan multimoda yang lebih besar.

5. Fasilitas peralihan antar moda dengan jaringan berbeda (*Intermodal Transfer Point*)

Fasilitas *intermodal transfer point* adalah sangat penting karena merupakan titik sambung antara dua jenis moda dari dua jenis jaringan yang berbeda. Contohnya antara jaringan sungai dan jaringan jalan, atau kereta api. Spek (2001) sudah mengkaji tentang teori pengembangan arsitektur bangunan *transfer* antar moda (*intermodal transfer point*). Hasilnya adalah konsep rancangan bangunan arsitektur sistem multimoda yang terpadu, terkomposisi dan fleksibel dan mempunyai jaringan multilayer.

6. Peraturan

Peraturan sebagai alat pengontrol kinerja angkutan umum juga sebaiknya berubah kearah

Tabel 1. Jumlah Sampel di Tiap Daerah

No.	Wilayah	Jumlah Sampel Rumah Tangga	% Jabodetabek	% Pada Masing-Masing Wilayah
JABODETABEK		6.906		
1.	JAKARTA	2.279	33%	
	Jakarta Pusat	205		9%
	Jakarta Barat	570		25%
	Jakarta Timur	638		28%
	Jakarta Utara	387		17%
	Jakarta Selatan	479		21%
	Kepulauan Seribu	-		0%
	Sub Total			100%
2.	BOGOR	1.381	20%	
	Kota Bogor	221		16%
	Kabupaten Bogor	1.160		84%
	Sub Total			100%
3.	DEPOK	483	7%	
4.	TANGERANG	1.519	22%	
	Kota Tangerang	471		31%
	Kota Tangerang Selatan	334		22%
	Kabupaten Tangerang	714		47%
	Sub Total			100%
5.	BEKASI	1.243	18%	
	Kota Bekasi	572		46%
	Kabupaten Bekasi	671		54%
	Sub Total			100%
TOTAL			100%	

multimodality. Peraturan tentang moda utama, moda pengumpan, moda sebelum dan sesudah, ketersambungan dengan moda lain melalui *transfer point* dan *intermodal transfer point*.

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Studi

Dalam penelitian ini dilakukan pendekatan kualitatif dengan menggunakan sampel non eksperimen, dan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kualitatif dilakukan dengan menggunakan sampel responden pemudik Jabodetabek tujuan Lampung.

Pendekatan kuantitatif dilakukan dengan menggunakan data sekunder berupa data dan informasi tentang kependudukan, demografi, dan data-data tentang pelaksanaan angkutan lebaran.

B. Lokasi Penelitian

Pengumpulan data dilakukan di wilayah Jabodetabek, yang meliputi Jakarta, Kota dan Kabupaten Bogor, Kota Depok, Kota dan Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang Selatan, serta Kota dan Kabupaten Bekasi.

C. Sampling

Metode *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*.

Penentuan jumlah sampel dilakukan dengan melakukan penghitungan jumlah penduduk pada masing-masing lokasi survei. Selanjutnya berdasarkan informasi jumlah penduduk tersebut dilakukan penentuan jumlah sampel secara proporsional. Wilayah survei dengan jumlah penduduk lebih banyak akan diambil sampelnya lebih banyak pula. Pemilihan rumah tangga yang akan disurvei dilakukan secara *purposive sampling*. Didalam pelaksanaan survei wawancara rumah tangga sampel yang diambil fokus pada rumah tangga yang banyak memiliki potensi penduduk yang mudik.

Penentuan jumlah sampel berdasarkan pada Rumus Slovin, yaitu rumus penentuan jumlah sampel dengan populasi diketahui sebagai berikut.

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

Dimana,

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi di 9 ibukota provinsi

d = *margin of error* (persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel).

Penentuan besarnya sampel bergantung pada tujuan penelitian, ukuran populasi, tingkat ketelitian (*margin of error*), tingkat keyakinan, serta keragaman data menurut atribut yang diukur

(Utomo, 2015).

Pernyataan mengenai ketelitian yang diinginkan dapat dibuat dengan memberikan tingkat kesalahan yang dapat kita terima dalam memperkirakan sampel. (Cochran, 1991).

Dengan *margin of error* sebesar 0,012 diperoleh jumlah sampel sebanyak 6.906 rumah tangga. Jumlah sampel dari masing-masing daerah dihitung berdasarkan proporsi dari jumlah penduduk yang ada di setiap kota/kabupaten yang terpilih. Jumlah sampel di wilayah Jabodetabek dapat dilihat pada tabel 1.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Jumlah Pemudik Jabodetabek

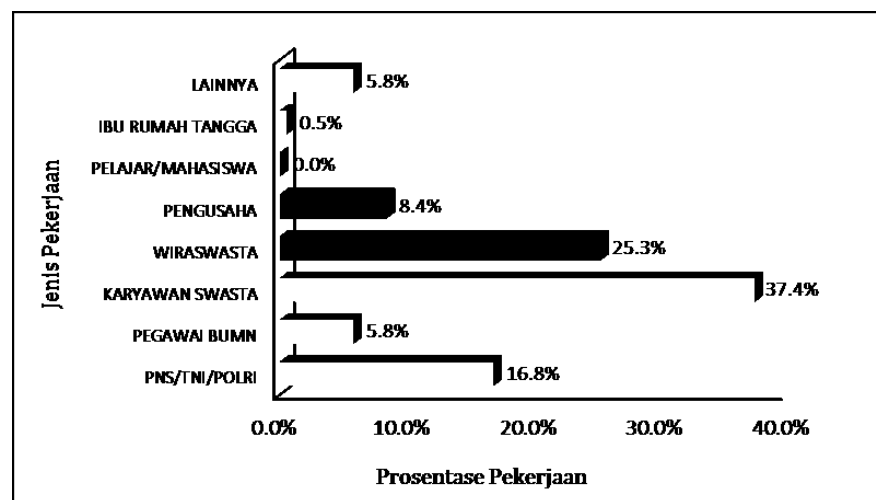
Karakteristik pemudik Jabodetabek dengan tujuan Lampung berdasarkan pekerjaan yang memiliki prosentase tertinggi adalah karyawan swasta dengan prosentase sebesar 37,4%, urutan kedua adalah wiraswasta dengan prosentase 25,3% dan selanjutnya adalah PNS/TNI/Polri dengan prosentase sebesar 16,8%. Sementara untuk jenis pekerjaan lainnya yang memiliki prosentase lebih

rendah adalah pengusaha, pegawai BUMN serta lainnya (penghasilan tidak tetap), seperti ditunjukkan pada gambar 1.

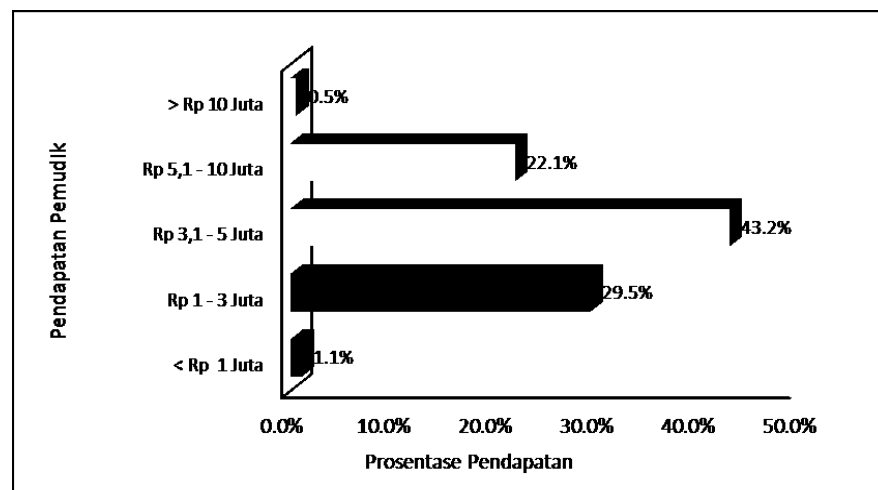
Karakteristik pemudik Jabodetabek dengan tujuan Lampung berdasarkan pendapatan yang tertinggi berkisar 3-5 juta rupiah dengan prosentase sebesar 44,8%, urutan kedua adalah yang memiliki pendapatan 1-3 juta rupiah dengan prosentase 30,6% dan selanjutnya adalah yang memiliki pendapatan 5-10 juta rupiah dengan prosentase sebesar 23%, sementara jumlah pendapatan lainnya yaitu yang memiliki jumlah pendapatan lebih besar dari 10 juta rupiah sebanyak 0,5% dan kurang dari 1 juta rupiah sebanyak 1,1%. Hal ini mengindikasikan bahwa pemudik dengan tujuan Lampung sebagian besar adalah mereka yang berpenghasilan rendah dan menengah (gambar 2).

B. Pemudik Tujuan Lampung

Berdasarkan hasil survei wawancara rumah tangga dapat diketahui bahwa jumlah pemudik tahun 2016 untuk wilayah Jabodetabek adalah



Gambar 1. Prosentase Pekerjaan Pemudik Tahun 2016.



Gambar 2. Prosentase Pendapatan Pemudik Tahun 2016 Jabodetabek.

sebanyak 13,162,458 orang. Dari jumlah tersebut tujuan terbesar yaitu tujuan Jawa Tengah sebesar 5,094,743 orang pemudik. Untuk tujuan mudik tertinggi selanjutnya adalah Provinsi Jawa Barat dengan jumlah pemudik mencapai 3,028,240 orang. Provinsi Jawa Timur merupakan Provinsi dengan tujuan mudik terbesar ketiga dengan jumlah pemudik mencapai 1,951,393 orang. Untuk tujuan Provinsi Lampung terdapat sebanyak 593.313 pemudik atau 4,5% dari pemudik Jabodetabek.

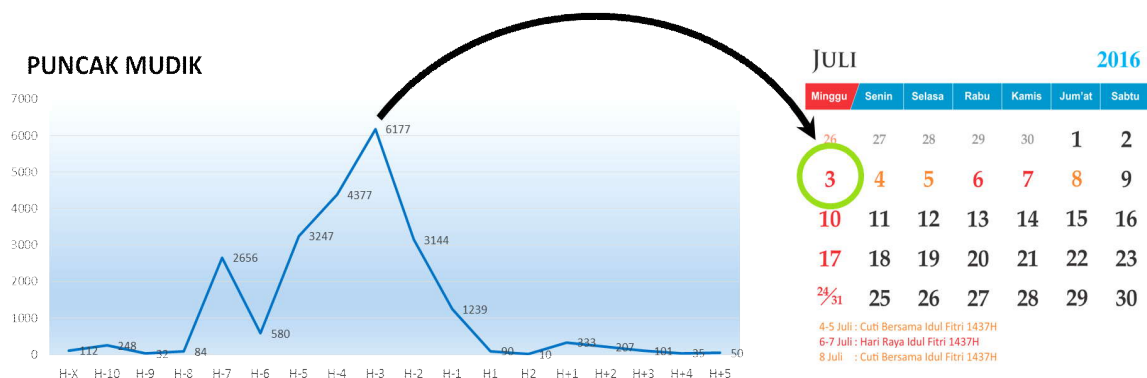
C. Puncak Arus Mudik

Puncak arus mudik Jabodetabek tujuan Lampung pada Lebaran tahun 2016 terjadi pada H-3 sebelum lebaran yaitu pada tanggal 3 Juli 2016. Alasan para pemudik melakukan mudik di H-3 alasan terbanyak adalah karena baru mendapat THR (Tunjangan Hari Raya), dan baru dimulainya liburan. Hal ini berkaitan erat dengan karakteristik

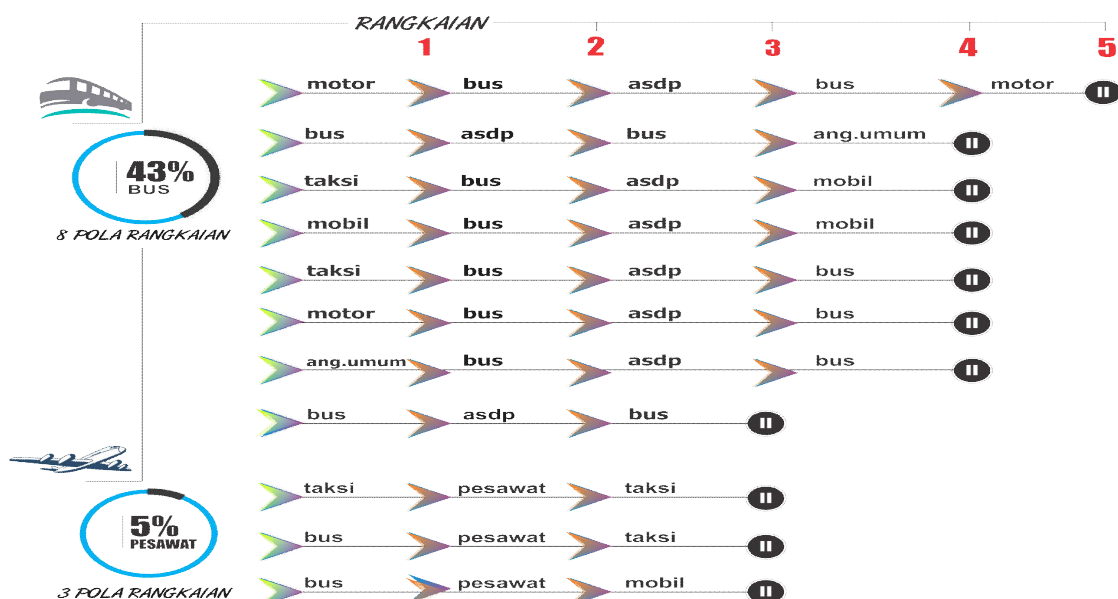
pemudik tujuan Lampung yang sebagian besar adalah pegawai swasta. Adapun fluktuasi puncak arus mudik ini dapat dilihat pada gambar 3.

D. Pola Rantai Penggunaan Moda (*Trip Chaining*)

Analisis *trip chaining* untuk melihat rangkaian atau rantai perjalanan pemudik dari rumah sampai tiba di tempat tujuan. Informasi ini sangat berharga untuk mengidentifikasi jumlah perjalanan, moda apa saja yang digunakan dan simpul transportasi apa saja yang dilewati. Analisis *trip chaining* pemudik dari Jabodetabek menuju Lampung melalui angkutan penyeberangan atau ASDP, dan yang melalui udara, pola rantai perjalanannya ditunjukkan pada gambar 4. Seperti diperlihatkan pada gambar 4, pola *Trip Chaining* perjalanan pemudik dari Jabodetabek ke Lampung 95% melalui angkutan penyeberangan, dan hanya 5% yang melalui



Gambar 3. Puncak Arus Mudik Menuju Lampung.



Gambar 4. *Trip Chaining* Pemudik dari Jabodetabek ke Lampung Pengguna Bus dan Pesawat.

angkutan udara. Dari 95% yang melalui angkutan penyeberangan, sebanyak 43% menggunakan moda utama bus, 31% menggunakan mobil, 11% pengguna sepeda motor, dan 10% merupakan penumpang langsung ASDP. (Gambar 5)

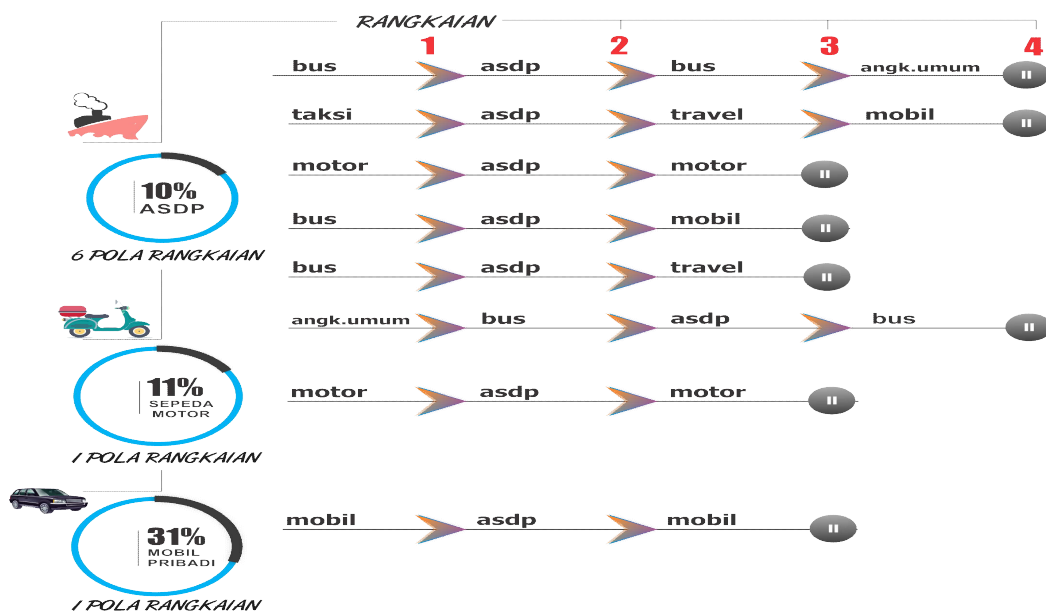
Terdapat 16 pola rantai perjalanan melalui ASDP yaitu 8 pola dengan angkutan utama bus, 6 pola dengan angkutan utama ASDP itu sendiri, 1 pola dengan angkutan utama sepeda motor, dan 1 pola untuk angkutan utamanya mobil. Pola perjalanan melalui angkutan udara, memiliki 5 pola rangkaian perjalanan.

Berdasarkan pengamatan pada pola rangkaian perjalanan tersebut di atas, membuktikan bahwa moda bus dan mobil paling banyak diminati. Bus juga banyak diminati menjadi angkutan lanjutan

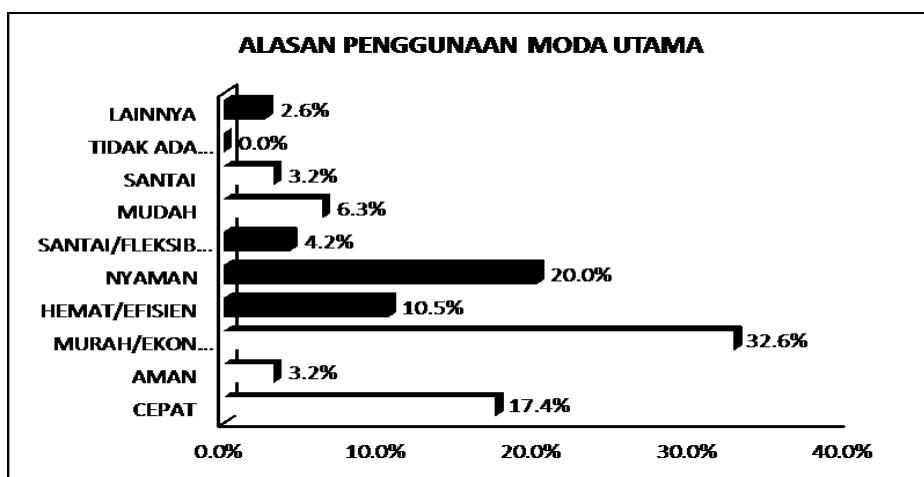
sebelum dan sesudah menggunakan moda utama angkutan penyeberangan.

E. Alasan Pemilihan Moda

Komposisi alasan penggunaan moda pemudik Jabodetabek menuju Lampung pada Lebaran tahun 2016, prosentase terbanyak adalah karena murah/ekonomis yaitu sebesar 32,6%, sementara 20% alasannya karena nyaman, berikutnya 17,4% karena cepat, seperti ditunjukkan pada gambar 6. Penggunaan moda tujuan Lampung melalui angkutan penyeberangan (ASDP), memang lebih murah dibandingkan dengan naik pesawat walaupun waktu tempuhnya jauh lebih lama dari naik pesawat.



Gambar 5. Trip Chaining Pemudik dari Jabodetabek ke Lampung Pengguna ASDP, Sepeda Motor, dan Mobil Pribadi.



Gambar 6. Alasan Pemilihan Moda Menuju Lampung.

KESIMPULAN

Pemudik Jabodetabek dengan tujuan Provinsi Lampung sebanyak 593.313 orang atau 4,5% dari total pemudik Jabodetabek. Puncak arus mudik menuju Lampung terjadi pada H-3 atau 3 Juli 2016, sehingga pada H-3 terjadi kepadatan yang luar biasa di Pelabuhan Merak, karena 95% pemudik lebih memilih moda yang melalui angkutan penyeberangan, dan hanya 5% yang memilih melalui angkutan udara.

Terkait pola *trip chaining* perjalanan pemudik dari Jabodetabek ke Lampung, dari 95% yang melalui angkutan penyeberangan, pemudik menggunakan moda utama bus yaitu sebanyak 43%, 31% menggunakan mobil, 11% pengguna sepeda motor, dan 10% merupakan penumpang langsung angkutan penyeberangan ASDP.

Alasan pemudik lebih memilih moda melalui angkutan penyeberangan karena lebih murah dan lebih nyaman, walaupun waktu tempuhnya lebih lama dibandingkan melalui angkutan udara.

SARAN

Berdasarkan hasil analisis pada penelitian ini dapat direkomendasikan hal-hal sebagai berikut.

Perlunya pemisahan atau pembagian rute mudik untuk angkutan jalan, untuk pengguna sepeda motor, mobil pribadi dan angkutan umum untuk mencegah terjadinya kemacetan panjang di jalur atau rute tertentu menuju atau dari Pelabuhan Merak, maupun Pelabuhan Bakauheni

Pengaturan waktu antrian menjadi lebih singkat dengan berbagai antisipasi, agar tidak terjadi kemacetan panjang memasuki angkutan penyeberangan, terutama pada puncak arus mudik.

Bus merupakan angkutan utama maupun angkutan lanjutan yang masih banyak diminati oleh pemudik yang melalui angkutan penyeberangan, oleh karena itu pelayanan angkutan bus melalui angkutan penyeberangan perlu ditingkatkan pelayanannya misalnya dengan menambah armada yang nyaman dengan harga yang terjangkau.

Angkutan penyeberangan sebagai salah satu angkutan andalan dari dan menuju Lampung, perlu ditingkatkan juga pelayanannya, begitupula sarana dan prasarananya seperti peningkatan kapasitas kapalnya, dermaganya dan juga fasilitas bagi pejalan kaki yang akan menggunakan kapal penyeberangan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih disampaikan kepada Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Pusat Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, dan Para Peneliti serta Pembantu Peneliti yang telah mendukung sehingga

penelitian ini dapat selesai dengan baik. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Puslitbang Transportasi Antarmoda atas kesempatan yang diberikan sehingga tulisan ini dapat diterbitkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan. *Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran Terpadu 2016*. Jakarta, 2016.
- Badan Penelitian dan Pengembangan. *Studi Prediksi Angkutan Lebaran 2015*. Jakarta, 2015.
- Ben-Akiva, Moshe dan Lerman, S.R. *Discrete Choice Analysis : Theory and Application to Travel Demand*, Cambridge: The MIT Press, 1985.
- Buchari, Erika. 2008. "Angkutan Umum Multimoda, Alternatif Perencanaan Transportasi Yang *Sustainable*." Diakses 13 Februari 2017. <http://www.erikabuchari.com/2009/07/14/angkutan-umum-multimoda/>.
- Cochran, William G.. *Teknik Penarikan Sampel*. Jakarta: UI-Press, 1991.
- Hayati, Amelia. *Survey Pola Perjalanan Harian Peremepuan di Kota Bandung*. Laporan Akhir Kegiatan Mahasiswa, SAPPK-Institut Teknologi Bandung, 2016. Diakses pada 13 Februari 2017. <http://www.feb.unpad.ac.id/dokumen/files/Laporan-Akhir-Survey-Women-Trip-Chaining-in-Bandung-2016.pdf>.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). *Daring Edisi III (On Line)*, 2013. Diakses pada 24 Februari 2017. <http://kbbi.web.id/mudik>.
- Nurdjanah. N. 2016. *Survey Potensi Pemudik Angkutan Lebaran 2016*. Makalah disajikan dalam Seminar Prediksi Angkutan Lebaran Tahun 2016. Jakarta. 19 Mei 2016.
- Pemerintah Republik Indonesia. *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta, 2009.
- Pemerintah Republik Indonesia. *Inpres No.3 Tahun 2004 Tentang Koordinasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran*. Jakarta, 2004.
- Saptowalyono. "Mengintegrasikan Kawasan Sekitar Jabodetabek". Kompas, 2012. Diakses pada 23 Februari 2017. http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/119076-%5B_Konten_%5D-mengintegrasikan0001.pdf.
- Setiawati, Wiwik. "Inilah Awal Mula Tradisi Mudik". Diakses pada 24 Februari 2017. <http://www.infoyunik.com/2015/07/inilah-awal-mula-tradisi-mudik-lebaran.html>.
- Tamim O.Z. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Kedua*. Bandung: ITB, 2000.
- Utomo. *Metodologi Statistik Terbaik untuk Survei Household Potensi Pengguna Angkutan Lebaran*. Makalah disampaikan pada *Focus Group Discussion* Evaluasi Pelaksanaan Survei Angkutan Lebaran 2015. Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian. Jakarta. 26 Nopember 2015.