

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi umum massal merupakan sarana transportasi yang dirancang dengan kapasitas besar untuk mengangkut banyak penumpang dalam sekali perjalanan. Tujuan dari pengembangan transportasi ini untuk memenuhi kebutuhan perpindahan massal penduduk di area perkotaan maupun antar wilayah. Saat ini masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan pribadi daripada angkutan massal karena memiliki waktu yang lebih fleksibel (tidak terjadwal) memiliki kontrol penuh atas pemilihan rute, tidak perlu melakukan perpindahan moda, dapat membawa barang banyak, serta lebih merasa nyaman dan aman (Warpani, 1990 dalam Wasanta, 2017). Dalam melakukan pemilihan moda transportasi masyarakat mempertimbangkan dari segi tujuan perjalanan, biaya perjalanan, waktu tempuh, kenyamanan dan keamanan yang disediakan oleh moda transportasi (Faisal, 2015). Jika pelayanan yang disediakan oleh angkutan massal masih berada di bawah standar operasional, maka masyarakat akan lebih menggunakan angkutan pribadi (Prayogo, 2016). Bandara Internasional Soekarno-Hatta (SHIA) memegang peranan penting sebagai salah satu bandar udara utama di Indonesia yang tidak hanya melayani lalu lintas udara domestik, tetapi juga memiliki kontribusi penting dalam pergerakan perekonomian global (Vitriyana & Latifa, 2019). Berdasarkan data dari *Official Airlines Guide* pada bulan Oktober tahun 2023, jumlah kursi penumpang mencapai sekitar 3,25 juta, menunjukkan peningkatan besar sekitar 5% dibandingkan bulan sebelumnya. Kenaikan ini menjadikan Bandara Internasional Soekarno-Hatta sebagai bandara tersibuk di Asia Tenggara (OAG, 2023). Tingginya jumlah penumpang Bandara Internasional Soekarno-Hatta akan berdampak terhadap arus lalu lintas pada aksesibilitas utama menuju bandara. Salah satu akses utama melalui jalur darat untuk menuju bandara ini hanya melalui Jalan Tol Prof. Dr. Ir Sedyatmo dan jalan umum daerah Rawa Bokor (Vitriyana & Latifa, 2019). Jalan Tol Prof. Dr. Ir Sedyatmo dibangun sebagai penghubung antar Provinsi DKI Jakarta dengan Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Selain itu, Jalan Tol Prof. Dr. Ir. Sedyatmo menghubungkan empat ruas jalan tol seperti: Jalan Tol

Lingkar Barat (JORR W1), Cengkareng-Batuceper-Kunciran (JORR II), Cawang-Tomang-Pluit, Cawan, Tanjung Priok-Pluit (Alexander, 2023). Akibat pertemuan arus kendaraan di Jalan Tol Prof. Dr. Ir. Sedyatmo dapat menimbulkan kemacetan pada waktu jam sibuk biasanya di pagi, siang, dan sore hari. Permasalahan lainnya di Jalan Tol Prof. Dr. Ir. Sedyatmo pada Tahun 2008 terjadi banjir setinggi 50-90 cm yang menyebabkan putusnya akses utama menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta (Zulkarnain, 2008). Tahun 2014 jalan tol ini kembali tergenang oleh banjir setinggi 69 cm sehingga lalu lintas menuju bandara dialihkan (Hidayat, 2014). Untuk mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta, pemerintah membangun Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta sebagai solusi. Penyediaan transportasi massal berbasis rel dinilai lebih efisien dari segi pemanfaatan energi beserta polutan yang dikeluarkan, transportasi ini juga diharapkan menjadi *leading transportasi mode* dalam membentuk lintas utama transportasi nasional.

KA Bandara Soekarno-Hatta secara resmi beroperasi pada tanggal 2 Januari tahun 2018 dengan rute Stasiun BNI City-Stasiun Bandara SHIA, namun okupansi penumpang di tahun itu hanya sekitar 26% (Ismoyo, 2019). Bulan Oktober tahun 2019 KA Bandara memperluas layanan di Stasiun Manggarai sebagai alternatif moda menuju bandara dengan harapan dapat meningkatkan okupansi sekitar 60% karena dianggap terintegrasi dengan moda transportasi lain seperti commuter line dari berbagai tujuan dari Bogor, Depok, dan Bekasi (Angkasawan, 2019). Saat ini di Tahun 2023 KA Bandara Soekarno-Hatta masih beroperasi, namun hampir sekitar 5 tahun beroperasi tetapi okupansinya masih berada di bawah target Kemenhub (target 60%), yaitu sekitar 30% dengan GAP 30% (PT. KCI, 2023). Penelitian sebelumnya oleh (Listifadah, 2020) menunjukkan bahwa moda transportasi yang paling umum digunakan menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah bus (30,31%), taksi online (25,09%), mobil pribadi (14,29%), dan KA Bandara (2,09%), artinya bahwa KA Bandara sebagai moda transportasi dengan minat terendah dan persentase menggunakan angkutan pribadi (taksi dan mobil) lebih besar (44,6%). Angkutan bus memiliki persentase terbesar, artinya bahwa masyarakat tertarik menggunakan angkutan umum massal. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat potensi besar terhadap alternatif transportasi umum

massal lainnya, termasuk KA Bandara. Pada penelitian ini akan memfokuskan pada peningkatan okupansi KA Bandara Soekarno-Hatta rute Stasiun Manggarai – Stasiun Bandara SHIA dengan melakukan proyeksi permintaan *demand* berdasarkan persepsi dan preferensi pengguna mobil. Padahal layanan yang disediakan oleh KA Bandara saat ini dengan harga Rp. 50.000 dan Rp. 30.000 terbilang relatif murah dengan waktu tempuh sekitar 52 menit. Berdasarkan hal di atas dapat diketahui bahwa layanan transportasi massal KA Bandara Soekarno-Hatta masih dikurangi minat oleh masyarakat daripada angkutan pribadi seperti mobil pribadi dan taksi. Maka dari itu, perlu dilakukan penelitian mengenai pemilihan moda transportasi untuk mengetahui berapa besar persentase pemilihan moda dari angkutan pribadi (mobil) ke angkutan massal (KA Bandara) beserta potensi demand KA Bandara kedepannya. Variabel yang akan digunakan pada penelitian ini dalam pemilihan moda adalah biaya perjalanan dan waktu tempuh. Dengan demikian peneliti tertarik untuk melakukan penelitian berjudul **“Analisis Pemilihan Moda Penumpang Pesawat Terhadap Penggunaan Angkutan Pemadu Moda Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta Rute Stasiun Manggarai-Stasiun Bandara SHIA”**.

1.2 Rumusan Masalah

Bertolak belakang dengan permasalahan di Bandara Soekarno Hatta itu sendiri, yaitu *overcapacity* (kelebihan kapasitas) akibat jumlah pengguna sedangkan KA Bandara justru mengalami tantangan dengan rendahnya minat masyarakat dalam pemilihan moda. KA Bandara telah dibangun untuk mendukung pergerakan penumpang pesawat sebagai suatu solusi dari kemacetan akses utama jalur jalan, yaitu Tol Prof. Dr. Ir. Sedyatmo menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta. KA Bandara resmi beroperasi pada tanggal 2 Januari tahun 2018 dengan rute Stasiun BNI City-Stasiun Bandara SHIA, dan dilakukan penambahan rute hingga Stasiun Manggarai untuk meningkatkan okupansi. Setelah kurang lebih 5 tahun beroperasi rute Stasiun Manggarai-Stasiun Bandara SHIA namun okupansi masih berada di bawah target Kemenhub, yaitu 30%. Keberadaan okupansi di bawah target artinya menandakan bahwasanya kinerja kereta api bandara belum maksimal sehingga jika tidak ada inovasi baru beberapa tahun ke depan peminatnya semakin sepi dan berpengaruh kepada penurunan jumlah penumpang bahkan bisa terjadi

pemberhentian secara permanen dalam pengoperasiannya. Selain itu, nantinya akan berdampak terhadap kemacetan lalu lintas pada akses utama menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta, yaitu Tol Prof. Dr. Ir . Sedyatmo karena masyarakat cenderung untuk menggunakan moda angkutan jalur darat berbasis jalan seperti mobil dan lain sebagainya karena dianggap lebih mudah untuk diakses. Salah satu alasan utamanya adalah untuk menjangkau KA Bandara memerlukan perpindahan mobilitas yang cukup rumit karena lokasi stasiunnya tidak terintegrasinya dengan baik antara moda transportasi lainnya. Contohnya, jika naik KA Bandara di stasiun manapun, mereka hanya akan berhenti di stasiun akhir dan tidak sampai langsung terminal-terminal yang ada di Bandara, sehingga perlu melakukan perpindahan moda ke kalayang.

Beberapa orang mungkin akan menganggap bahwa beralih dari satu moda ke moda lainnya adalah proses yang cukup rumit. Sebagai gantinya, mereka lebih memilih menggunakan sarana transportasi yang langsung membawa ke tempat tujuan seperti kendaraan pribadi, taksi atau transportasi online. Bahkan, beberapa dari mereka lebih memilih tetap berada dalam kemacetan di jalan tanpa harus melakukan perpindahan moda. Meskipun layanan KA Bandara saat ini relatif murah dengan harga tiket sekitar Rp. 50.000 dan Rp. 30.000 dengan waktu tempuh sekitar 52 menit, namun masih belum banyak diminati. Padahal dari segi biaya dan waktu tempuh jauh lebih terjangkau daripada menggunakan angkutan mobil. Maka dari itu, dengan didasari oleh latar belakang dan penjabaran rumusan permasalahan yang didapatkan adapun pertanyaan penelitiannya sebagai berikut:

1. Bagaimana persepsi dan preferensi pengguna mobil terhadap pelayanan KA Bandara Soekarno-Hatta?
2. Bagaimana model perpindahan pengguna angkutan mobil ke KA Bandara Soekarno-Hatta rute St. Manggarai – Stasiun Bandara SHIA?
3. Bagaimana potensi permintaan atau *demand* terhadap KA Bandara Soekarno-Hatta rute Stasiun Manggarai – Stasiun Bandara SHIA?

1.3 Batasan Masalah

Pada penyusunan tugas akhir ini dilakukan pembatasan masalah sebagai berikut:

1. Pemilihan moda dilakukan terhadap KA Bandara dengan mobil.

2. Moda mobil pada penelitian ini berupa mobil pribadi, taksi, taksi bandara, taksi online yang dijadikan satu karena memiliki karakteristik yang sama (bukan transportasi massal).
3. Rute KA Bandara yang diteliti adalah Stasiun Manggarai-Stasiun Bandara SHIA.
4. Responden berupa penumpang pesawat keberangkatan dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta dengan penerbangan domestik.
5. Responden mobil berasal dari Kabupaten/Kota (Jakarta, Bekasi). Dalam hal ini penentuan responden pengguna mobil yang memiliki peluang melewati Stasiun Manggarai.
6. Tujuan perjalanan responden dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta tidak diberi batasan.
7. Sampling pada penelitian ini memiliki kriteria atau purposive sampling, yaitu *non-captive user* (memiliki pilihan menggunakan lebih dari 1 moda transportasi). Dalam penelitian ini pengguna mobil sebagai responden.
8. Kuesioner disebar melalui *online*, yaitu *google form*.
9. Analisis statistik deskriptif dengan menggunakan mean untuk penilaian terhadap persepsi dan preferensi.
10. Penelitian ini menggunakan metode *Stated Preference* untuk pemilihan moda.
11. Model yang digunakan logit biner selisih untuk probabilitas pemilihan moda.
12. Analisis potensi *demand* untuk melakukan proyeksi perpindahan pengguna moda mobil ke KA Bandara.

1.4 Tujuan dan Sasaran

Pada penyusunan Tugas Akhir ini adapun tujuannya berdasarkan rumusan masalah, yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna mobil dalam menilai dan menginginkan layanan KA Bandara Soekarno-Hatta.
2. Untuk memperoleh model perpindahan moda yang dapat menjelaskan probabilitas pemilihan moda antara KA Bandara dengan mobil berdasarkan persepsi.

3. Untuk menentukan dan mengukur potensi permintaan atau *demand* yang terhadap KA Bandara Soekarno-Hatta rute Stasiun Manggarai – Stasiun Bandara SHIA.

Adapun sasaran dalam penelitian akhir ini:

1. Teridentifikasi persepsi dan preferensi pengguna mobil terhadap pelayanan kereta Api Bandara Soekarno Hatta.
2. Teridentifikasi model pemilihan moda KA Bandara Soekarno-Hatta rute Stasiun Manggarai – Stasiun Bandara SHIA.
3. Teridentifikasi potensi permintaan atau *demand* terhadap KA Bandara Soekarno-Hatta Stasiun Manggarai – Stasiun KA Bandara SHIA.

1.5 Manfaat Penelitian

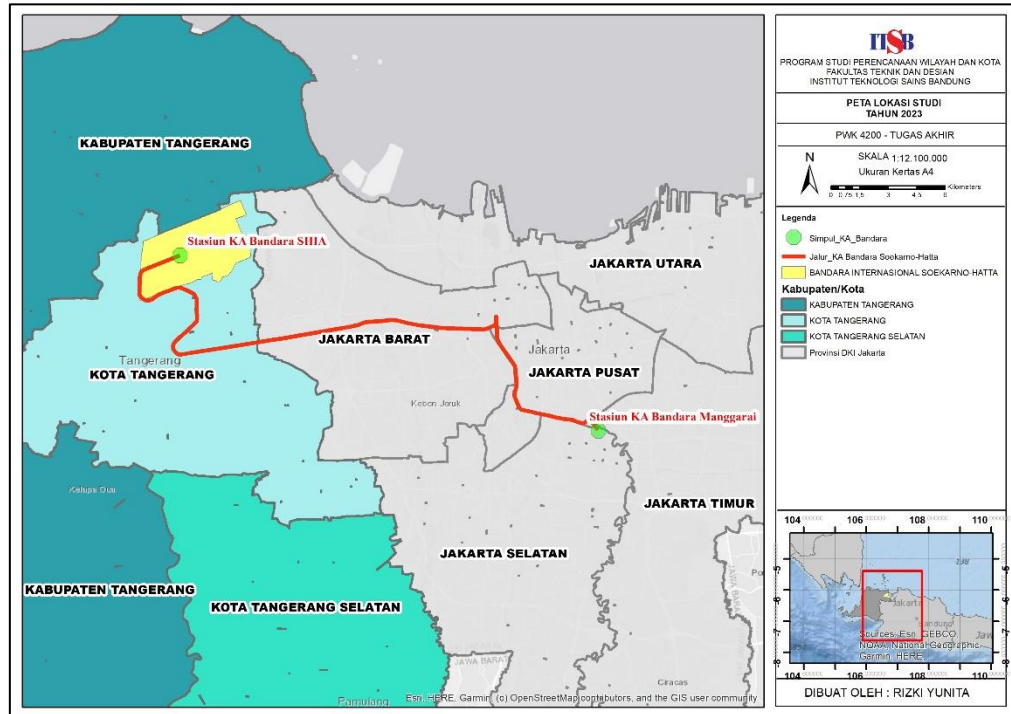
Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan menjadi referensi dalam kajian mengenai bidang transportasi perkeretaapian khususnya pada KA bandara dalam pemodelan pemilihan moda dengan metode *stated preference*.
2. Terciptanya transportasi berkelanjutan dengan KA Bandara Soekarno-Hatta sebagai salah satu moda alternatif yang memudahkan pergerakan masyarakat menuju bandara guna menghindari kemacetan
3. Memberikan informasi mengenai persepsi dan preferensi penumpang pesawat pengguna mobil terhadap pelayanan KA Bandara Internasional Soekarno-Hatta.
4. Memberikan gambaran umum mengenai variabel-variabel yang berpengaruh dalam pengambilan keputusan pemilihan moda oleh pelaku perjalanan dan sebagai masukan kepada beberapa pihak mengenai potensi *demand* KA Bandara Soekarno-Hatta dalam meningkatkan okupansi penumpang.

1.6 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup studi membahas batasan-batasan dalam penelitian yang dilakukan. Pada penelitian ini ruang lingkup yang digunakan adalah ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup wilayah berupa batasan keruangan objek penelitian yang memiliki batas-batas administrasi. Ruang lingkup wilayah

dalam penelitian ini terdapat Provinsi Banten dan Provinsi DKI Jakarta yang dilalui oleh KA Bandara Soekarno-Hatta. Lokasi penelitian berada pada layanan KA Bandara Soekarno-Hatta Rute Stasiun Manggarai-Stasiun Bandara SHIA. Berikut ini merupakan tampilan peta lokasi dan rute yang digunakan dalam penelitian ini.



Gambar 1. 1 Peta Administrasi Kota Tangerang

Sumber: Hasil Olahan, 2023

1.7 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup, dan sistematika penulisan.

BAB 2 KAJIAN TEORI

Pada bab ini berisikan mengenai kajian teori atau tinjauan teori dan kebijakan yang dapat menunjang analisis karakteristik penumpang pesawat pengguna mobil di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, analisis persepsi dan preferensi terhadap pemilihan moda dan analisis *stated preference* pemilihan moda KA Bandara.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisikan mengenai desain penelitian yang terdiri dari metode pendekatan studi, metode pengumpulan data, metode teknik sampling, metode analisis, dan kerangka penelitian.

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Pada bab ini berisikan mengenai gambaran umum transportasi yang tersedia untuk mengakses Bandara Internasional Soekarno-Hatta khususnya angkutan mobil dan KA Bandara.

BAB V ANALISIS DAN HASIL

Pada bab ini berisikan analisis dari karakteristik perilaku perjalanan, persepsi dan preferensi terhadap pelayanan KA Bandara, model pemilihan moda yang dapat menyatakan persentase probabilitas terhadap pelayanan Kereta Api Bandara dengan mobil, serta potensi *demand* KA Bandara menggunakan data yang telah didapatkan melalui kuesioner dan observasi. Selanjutnya data akan diolah menggunakan metode analisis statistik deskriptif untuk karakteristik, persepsi dan preferensi menggunakan *mean*, selanjutnya untuk metode *stated preference* untuk pemilihan moda melakukan analisis regresi linier berganda, model logit biner selisih, dan analisis potensi *demand*.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab ini berisikan hasil temuan dari penelitian, kesimpulan, saran, kelemahan studi serta rekomendasi sebagai bahan referensi untuk melakukan penelitian lebih lanjut.