

P-42

**KARAKTERISTIK DAN PREFERENSI PENGGUNA MODA
TRANSPORTASI MENUJU BANDARA SOEKARNO – HATTA
(Studi Kasus: Terminal 1 dan 2 Bandara Soekarno-Hatta)**

Characteristics and Preferences of Transportation Users towards Soekarno-Hatta Airport.

Dita N. Salsabila¹, Idi Namara²

^{1,2}Tanri Abeng University, Jl. Swadarma Raya No. 58, Jakarta

²Tanri Abeng University, Jl. Swadarma Raya No. 58, Jakarta

E-mail : dita.salsabila@student.tau.ac.id

Diterima 15-10-2020	Diperbaiki 05-11-2020	Disetujui 7-12-2020
---------------------	-----------------------	---------------------

ABSTRAK

Masyarakat membutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Hal ini disebabkan karena transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) dari suatu sistem aktivitas yang fungsi utamanya adalah menjembatani jarak geografis antara “produsen” dan “konsumen”. Oleh karena itulah bandara biasanya dibangun di pinggiran kota atau bahkan jauh di luar kota. Penulisan Tugas Akhir ini untuk mengetahui sampai sejauh mana Karakteristik Dan Preferensi Pengguna Moda Transportasi Menuju Bandara Soekarno – Hatta. Analisis yang didapatkan bahwa faktor karakteristik pelaku perjalanan dimana usia, penghasilan, pekerjaan, juga kepemilikan kendaraan. Dan faktor karakteristik pergerakan pelaku perjalanan yang meliputi maksud perjalanan, berapa kali melakukan perjalanan, dan asal pelaku perjalanan. Dengan menyebarkan kuesioner kepada 100 responden. Setelah data didapatkan maka dianalisa dengan teori preferensi. Maka didapatkan preferensi pengguna masing – masing moda transportasi sebanyak Bus DAMRI 33 pelaku perjalanan, Taksi 15 responden, Kendaraan Pribadi 27 pelaku perjalanan dan KA Bandara 25 responden. Maka sebelum adanya KA Bandara masyarakat menggunakan transportasi umum seperti DAMRI, Taksi, dan Kendaraan pribadi dan setelah adanya KA Bandara masyarakat masih bisa memilih dan memanfaatkan kendaraan umum lainnya dengan alasan masing – masing responden.

Kata Kunci : Karakteristik Pelaku Perjalanan, Sistem Pergerakan, Preferensi.

ABSTRACT

Communities need adequate transportation facilities and infrastructure. This is because transportation is a derived demand (*derived demand*) from an activity system whose main function is to bridge the geographical distance between "producers" and "consumers". Therefore, airports are usually built on the outskirts of the city or even far outside the city. The writing of this Final Project is to find out to what extent the Characteristics and Preferences of Users of Transportation Mode Towards Soekarno-Hatta Airport. The analysis found that the characteristics of the perpetrators of the journey where age, income, occupation, as well as vehicle ownership. And the characteristic factors of the movement of the perpetrators of the journey include the purpose of the trip, the number of times the trip is carried out, and the origin of the perpetrator of the journey. By distributing questionnaires to 100 respondents. After the data is obtained, it is analyzed with preference theory. So the user preferences of each mode of transportation were obtained as many as 33 DAMRI Bus operators, 15 respondents Taxi, Private Vehicle 27 travel participants and 25 Airport Train participants. So before the public airport train, public transportation such as DAMRI, taxi and private vehicles were used and after the airport train, people could still choose and use other public vehicles with the reasons of each respondent.

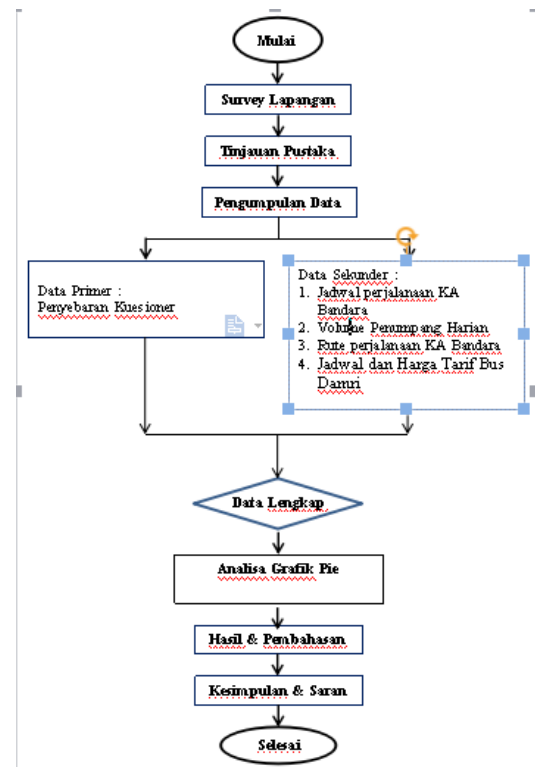
Keywords: Characteristics of Travel Agents, Movement Systems, Preferences.

PENDAHULUAN

Salah satu alat transportasi yang kini diandalkan oleh masyarakat adalah pesawat terbang. Dengan keunggulannya yang dapat menempuh jarak tertentu dengan waktu tempuh yang lebih singkat [1], Namun kelemahannya adalah membutuhkan prasarana yang berupa bandara dengan segala kelengkapannya pada lahan yang cukup. Sebagai bandara utama sekaligus pintu gerbang Indonesia, sudah selayaknya Bandara Soekarno-Hatta memiliki keterpaduan dengan sistem angkutan darat lainnya untuk memudahkan akses dari dan menuju pusat kota [6] Saat ini, sarana transportasi umum yang melayani rute menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta hanya meliputi bis, taksi, dan DAMRI dengan akses keluar masuk utama bandara melalui Jalan Tol Prof. Sedyatmo. Pada tanggal 1 Februari 2008 Jalan Tol Prof. Sedyatmo yang merupakan akses utama menuju dan dari Bandara Soekarno-Hatta ditutup karena banjir. Maka semenjak kejadian itu, sebagai akses alternatif dari dan menuju Bandara Soekarno-Hatta dipilih dengan menggunakan moda kereta api, dengan pertimbangan sebagai layanan yang andal di saat akses jalan tol juga sering didera kemacetan. Moda transportasi kereta api ini dikenal dengan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta. *Airport Rail Link* adalah kereta penumpang yang menghubungkan antara bandara dengan pusat kota yang dilayani oleh bandara tersebut Permen Menhub No 43 [2]. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, selingan serta barang-barang dan pelayanan, yang tersedia untuk dikonsumsi [9]. Setiap manusia mempunyai karakteristik individu yang berbeda-beda antara yang satu dengan yang lain karakteristik individu mencakup usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, status perkawinan di masa kerja dalam organisasi [10]. Karakteristik pengguna dalam penelitian ini misalnya adalah usia, gender, serta status pernikahan. Usia seseorang mungkin akan mempengaruhi perilakunya dalam aktivitas ekonominya. Karakteristik pelaku perjalanan merupakan ciri atau karakteristik dari pelaku pengguna moda transportasi, misalnya tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, tempat tinggal, faktor sosial ekonomi lainnya, kepemilikan SIM, struktur rumah tangga, lokasi kerja [3]. Preferensi pelanggan adalah

pelanggan yang menginginkan suatu barang atau jasa berdasarkan kemampuan yang dimiliki untuk memberikan nilai kepuasan terhadap apa yang dibeli atau yang ditawarkan [7]. Karakteristik Pengguna moda transportasi yaitu tempat tinggal, pekerjaan, penghasilan dan kepemilikan kendaraan [12]. Untuk memilih moda transportasi di negara yaitu *Captive User* dan *Choiser User* [7]. Faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan moda transportasi yaitu biaya perjalanan, waktu perjalanan, kenyamanan dan kemudahan [8]. Penentuan responden dilakukan dengan menggunakan cara yaitu Responden dari masyarakat di lokasi penelitian dilakukan dengan menggunakan metode *Simple Random Sampling* secara Proposional [4].

METODOLOGI



Gambar 1. Metodologi Penelitian

SURVEI LAPANGAN

Sebelum dilakukan penelitian yang sebenarnya, terlebih dahulu dilakukan survei pendahuluan untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam penelitian. Survei pendahuluan dilakukan secara random pada skala populasi yang kecil. Tujuannya adalah untuk menentukan lokasi, Mengamati kondisi dan meneliti tingkat kesesuaian dari metode survey dengan kuesioner yang digunakan

Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini dilakukan survei di terminal 1 dan 2 terhadap penumpang yang menggunakan moda transportasi umum (bus DAMRI, Taksi dan KRL Bandara) dan mobil pribadi, yang bertujuan menuju Bandara Soekarno-Hatta.

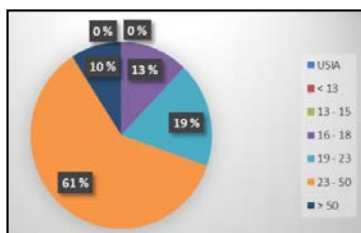
Pengambilan Data

penyebaran kuisisioner kepada para pengguna moda transportasi menuju Bandara Soekarno-Hatta dilakukan selama empat hari, waktu pelaksanaan survei dilakukan pada jam kerja yaitu pagi, siang, dan sore.

Karakteristik Pelaku Perjalanan / Responden Pengguna *Airport Bus DAMRI*

Hasil survei yang telah dilakukan di kawasan terminal penumpang Bandara Soekarno – Hatta yaitu terminal 1 dan 2 keberangkatan maupun penjemputan. Adapun hasil dari survei tersebut adalah sebagai berikut:

a. Berdasarkan Usia dari Pelaku Perjalanan/Responden. Para calon penumpang pesawat yang menggunakan bus DAMRI memiliki umur cukup beragam, yaitu 17 tahun sampai 64 tahun. Kelompok yang paling banyak dengan usia 23 – 50 tahun dengan jumlah 20 orang (61%), sedangkan yang memiliki umur rentang 19 – 23 tahun berjumlah 6 orang (19%), pada umur 16-18 tahun 4 orang (13%) dan angka yang terkecil yaitu pada umur > 50 tahun sekitar 3 orang (9%).



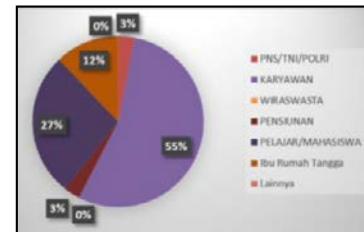
Gambar 2. Komposisi Responden Pengguna Bus DAMRI berdasarkan Usia

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuisisioner

b. Berdasarkan Pekerjaan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pekerjaan disini di golongkan menjadi enam bagian yaitu PNS/TNI/POLRI, Karyawan, pekerjaan sebagai Karyawan, Pelajar/Mahasiswa dan Ibu Rumah Tangga sebanyak (27%) dan (12 %) dengan tujuan yang berbeda – beda seperti hanya ingin berekreasi atau menjemput kerabat maupun keluarga, dengan jumlah responden yang

sedikit yaitu PNS/TNI/POLRI dan Pensiunan masing – masing (3%) Wiraswasta,

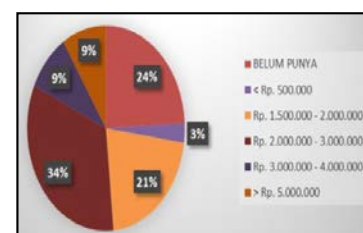
Pensiunan, Pelajar/Mahasiswa, dan Ibu Rumah Tangga. Dari hasil survei menyatakan bahwa paling banyak atau yang mendominasi sebanyak (55%) memiliki



Gambar 3. Komposisi Responden Pengguna Bus DAMRI berdasarkan Pekerjaan

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuisisioner

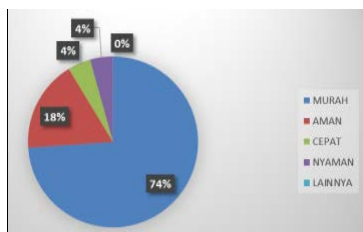
c. Berdasarkan Pendapatan/Penghasilan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pada tingkat pendapatan di bagi menjadi 6 kelompok dari yang tidak memiliki penghasilan, < Rp 500.000, Rp. 1.500.000 - 2.000.000, Rp. 2.000.000 - Rp 3.000.000, Rp 3.000.000 - Rp 4.000.000 dan > Rp 5.000.000. Dari hasil survei mendapatkan yang paling banyak menaiki bus DAMRI dengan penghasilan Rp 2.000.000 sampai dengan Rp 3.000.000 sebanyak 11 Responden dengan nilai persentase (34%), maka sekitar (74%) alasan kenapa lebih banyak memilih transportasi bus DAMRI dengan alasan harga tiket atau biaya yang dikeluarkan terbilang sangat murah. Beberapa yang tidak memiliki penghasilan hingga (24%) yang notabene memiliki atau masih diberi uang saku oleh keluarganya dan beberapa berpenghasilan tidak tetap dan pada pendapatan Rp. 1.500.000 – Rp. 2.000.000 memiliki persentase (21%). Beberapa memiliki persentase yang sama yaitu (9%) pada pendapatan 3.000.000 - Rp 4.000.000 dan > Rp 5.000.000, sedangkan pada pendapatan < Rp 500.000 hanya (3%).



Gambar 4. Komposisi Responden Pengguna Bus DAMRI berdasarkan Pendapatan

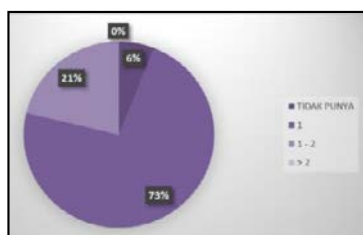
Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuisisioner

d. Berdasarkan Pemilihan Moda Transportasi dari Pelaku Perjalanan/Responden. Maka pemilihan moda transportasi bus DAMRI ditentukan oleh tingginya pendapatan dan murah biaya yang dikeluarkan dengan nilai responden 74% maka banyak yang memilih bus DAMRI tersebut. Sedangkan pada keamanan kendaraan atau perjalanan hanya sampai 18% berbanding jauh dari kenyamanan dan kecepatan yang hanya mendapatkan 4% dari responden



Gambar 5. Komposisi Responden Pengguna Bus DAMRI berdasarkan Alasan Memilih Transportasi. Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

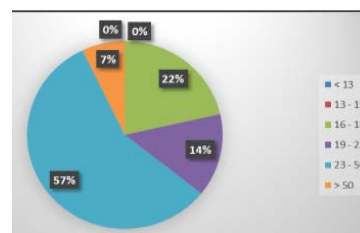
e. Berdasarkan kepemilikan kendaraan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Karakteristik responden tentang kepemilikan kendaraan yang dibagi atas 4 kategori yaitu tidak memiliki, memiliki 1 kendaraan, 1– 2 kendaraan, dan > 2 kendaraan. Hasil survei didapatkan bahwa yang memiliki 1 kendaraan paling banyak sebanyak 73% atau sebanyak 24 responden angka ini membuktikan bahwa bus DAMRI adalah kendaraan yang sangat membantu dengan rata-rata memiliki 1 kendaraan, dengan kata lain para pengguna lebih memilih bus DAMRI dibandingkan memakai kendaraan pribadi mereka, 42% dari pemilik 1 kendaraan adalah roda dua dan 29% adalah roda empat. Sedangkan pada kepemilikan kendaraan 1 - 2 kendaraan sebanyak 7 responden sekitar 21% dari kepemilikan, sedangkan pada jumlah > 2 tidak ada yang memiliki.



Gambar 6. Komposisi Responden Pengguna Bus DAMRI berdasarkan Kepemilikan Kendaraan. Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

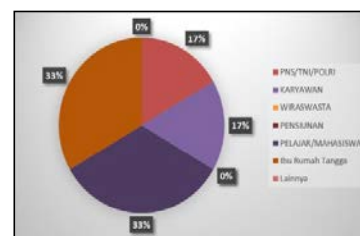
Karakteristik Pelaku Perjalanan / Responden Pengguna Taksi

a. Berdasarkan Usia dari Pelaku Perjalanan/ Responden. Berdasarkan hasil survei yang dilakukann dengan kategori umur yang paling banyak menaiki atau memilih moda taksi sebagai kendaraan menuju Bandara Soekarno-Hatta, pada usia yang paling banyak pada umur 35 – 50 tahun dengan persentase 57% sedangkan pada usia 16-18 tahun sebanyak 22% dan pada umur 19 – 23 tahun sebanyak 7%. Dari hasil suevey dimpulkan bahwa Taksi tidak diminati oleh responden dengan usia >50 tahun dan usia dibawah 16 tahun



Gambar 7. Komposisi Responden Pengguna Taksi berdasarkan Usia Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

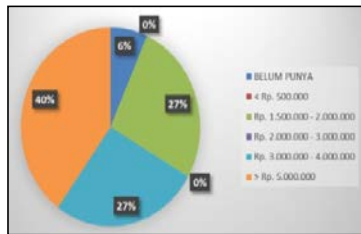
b. Berdasarkan Pekerjaan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pada survei hasil pengguna taksi berdasarkan pekerjaan didapat yang nilai persentase yang paling banyak adalah wiraswasta dan pelajar mahasiswa masing-masing memiliki nilai persentase 33% sedangkan pekerjaan PNS/TNI/POLRI dan karyawan memiliki nilai persentase yang sama yaitu 17% berbeda dengan pensiunan dan ibu rumah tangga yang tidak memiliki nilai persentase



Gambar 8. Komposisi Responden Pengguna Taksi berdasarkan Pekerjaan Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

c. Berdasarkan Pendapatan/Penghasilan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pada survei pendapatan yang memilih taksi dibagi menjadi 6 kelompok dari yang tidak memiliki penghasilan, < Rp 500.000, Rp. 1.500.000 - 2.000.000, Rp. 2.000.000 - Rp 3.000.000, Rp

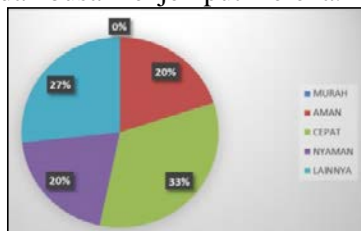
3.000.000 - Rp 4.000.000 dan > Rp 5.000.000. Penghasilan atau pendapatan perbulan yang paling banyak yaitu > Rp. 5.000.000, sebanyak 40% jumlah ini lebih banyak dibandingkan dengan yang belum berpenghasilan yang hanya memiliki 6% sedangkan <Rp. 500.000 dan Rp 2.000.000 - Rp 3.000.000 yang tidak memiliki persentase, sedangkan 27% dimiliki oleh Rp 3.000.000 - Rp 4.000.000 dan Rp 1.500.000- Rp. 2.000.000 memiliki presentase yang sama dan mendekati presentase 40%



Gambar 9. Komposisi Responden Pengguna Taksi berdasarkan Penghasilan

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

d. Berdasarkan Pemilihan Moda Transportasi dari Pelaku Perjalanan/Responden. Dimana pada pengguna taksi notabene lebih memilih yang cepat dapat dibandingkan dengan yang memiliki waktu tunggu yang lama sehingga nilai persentasenya adalah 33% lebih tinggi dibandingkan dengan murah yang tidak memiliki nilai tersebut. Sedangkan pada pemilihan aman hanya memiliki nilai 20% begitupula dengan nyaman, dan nilai 27% itu lainnya dimana mereka tidak memiliki alasan untuk menaiki taksi karena menurut mereka yang memilih lainnya taksi memudahkan mereka tanpa mereka harus berjalan atau ke tempat stasiun ataupun terminal terlebih dahulu karena taksi busa memuat barang banyak dan busa menjemput mereka.

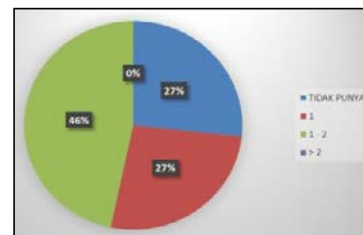


Gambar 10. Komposisi Responden Pengguna Taksi berdasarkan Alasan Memilih Transportasi.

Sumber: Analisis Penulis dari hasil kuesioner

d. Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Kepemilikan kendaraan yang lebih memilih menggunakan taksi dibandingkan dengan

membawa kendaraan sendiri, dan setelah hasil survei didapatkan nilai tertinggi yaitu 46% dimana memiliki 1 – 2 kendaraan sepeda motor atau mobil itu sendiri dengan alasan jika mereka membawa mobil sendiri terkesan lebih tidak praktis dibandingkan menggunakan taksi karena kebanyakan memiliki jadwal penerbangan atau mempunyai jadwal perjalanan. Sedangkan yang memiliki 1 kendaraan memiliki nilai persentase 27% notabene dari responden hanya memiliki kendaraan roda dua sama halnya dengan tidak memiliki kendaraan memiliki nilai yang sama dengan 1 kendaraan. Jadi responden pengguna taksi merupakan golongan masyarakat menengah ke atas yang memiliki lebih banyak alternatif pilihan moda transportasi menuju Bandara Soekarno – Hatta dan kepemilikan kendaraan pribadi ternyata tidak menghalangi responden untuk menggunakan moda taksi.

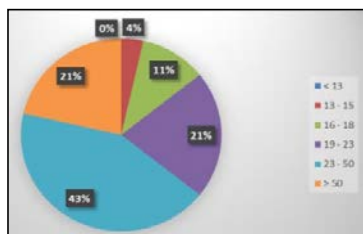


Gambar 11. Komposisi Responden Pengguna Taksi berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Transportasi. Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Karakteristik Pelaku Perjalanan / Responden Pengguna Kendaraan Pribadi

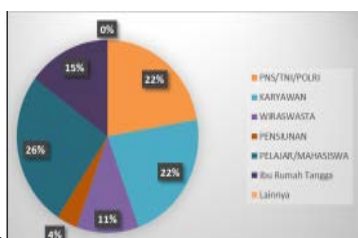
Hasil survei yang telah dilakukan di kawasan terminal penumpang Bandara Soekarno – Hatta adalah sebagai berikut :

- a. Berdasarkan Usia dari
- b. Pelaku Perjalanan/Responden. Hasil survei memberikan penjelasan beragamnya usia yang ada di Bandara Soekarno – Hatta yaitu usia dari 35 – 50 tahun memiliki nilai persentase sebesar 43% yang membawa kendaraan pribadi dengan usia kebanyakan 42 tahun dengan keperluan yang beragam, memiliki nilai 21% dengan usia > 50 tahun dan 19 – 23 tahun dengan usia rata-rata 23 tahun dan 53 tahun, bukan hanya membawa atau mengendarai tapi ada beberapa usia yang hanya ikut dengan orang tua atau kerabatnya untuk melakukan penjemputan atau hanya sekedar rekreasi saja dengan usia 16 – 18 tahun yang memiliki nilai 11% dan 13 – 15 dengan nilai 4%.



Gambar 12. Komposisi Responden Pengguna Kendaraan Pribadi berdasarkan Usia
 Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

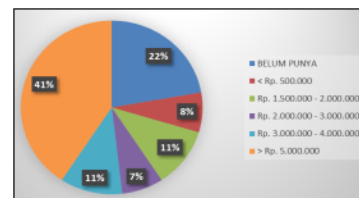
c. Berdasarkan Pekerjaan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Disurvei pekerjaan yang membawa kendaraan pribadi sangat banyak dan beragam dimana dengan pekerjaan atau profesi sebagai pelajar atau mahasiswa memiliki nilai 26% dikarenakan usia 19 tahun dan 16 – 18 tahun juga 13– 15 tahun dimana mereka tidak membawa melainkan ikut dengan keluarganya dan pada pekerjaan PNS/TNI/POLRI dan karyawan memiliki nilai yang sama yaitu 22% berbeda dengan karyawan kebanyakan dari mereka membawa kendaraan pribadi mereka untuk menghemat waktu tunggu dan lebih nyaman dalam perjalanan begitupula dengan PNS/TNI/POLRI yang juga membawa kendaraan pribadi mereka. Wiraswasta memiliki nilai persentase sebesar 11% dan ibu rumah tangga di atas wiraswasta yaitu 15% dalam hal ini ibu rumah tangga yang ikut dengan keluarganya sama dengan umur di bawah 19 tahun dengan tujuan yang beragam, sedangkan pensiunan 4% lebih rendah dari nilai persentasenya.



Gambar 13. Komposisi Responden Pengguna Kendaraan Pribadi berdasarkan Pekerjaan Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

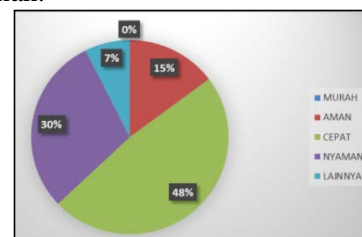
c. Berdasarkan Pendapatan/Penghasilan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pendapatan atau penghasilan hasil survei didapatkan pendapatan paling tinggi adalah > Rp 5.000.000 dengan nilai persentase sebanyak 41% lebih banyak dibandingkan dengan penghasilan yang lain dan ada yang belum memiliki penghasilan yang biasanya pekerjaan mereka masih pelajar

atau mahasiswa dan beberapa masih belum mendapatkan gaji tetap dengan nilai persentase sebesar 22%, pada nilai persentase 11% yang memiliki penghasilan Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000 dan Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000, sedangkan pada penghasilan < Rp 500.000 didapatkan nilai persentase sebesar 8% dan pendapatan Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000 sebesar 7% dari nilai persentasenya.



Gambar 14. Komposisi Responden Pengguna Kendaraan Pribadi berdasarkan Penghasilan.
 Sumber: Analisis Penulis dari hasil kuesioner

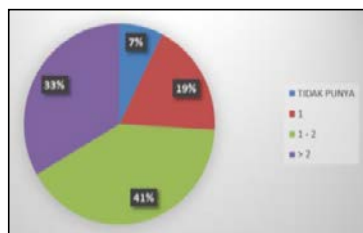
d. Berdasarkan Pemilihan Moda Transportasi dari Pelaku Perjalanan/Responden. Dan hasil survei menyatakan bahwa memilih transportasi sendiri atau kendaraan pribadi lebih cepat 48% dikarenakan tidak memiliki waktu tunggu dan juga nyaman dalam hal berpergian dengan membawa barang banyak dan juga menjadi pilihan untuk orang yang ada di luar Jakarta seperti Bogor, Depok, Bekasi, dan lain – lain. Pada tingkat murah hanya 0% karena menurut mereka membawa kendaraan pribadi itu cepat tetapi harus lebih banyak mengeluarkan biaya, namun pada tingkat lainnya mendapatkan nilai persentase sebesar 7%, seperti kemacetan di perjalanan.



Gambar 15. Komposisi Responden Pengguna Kendaraan Pribadi berdasarkan Alasan Memilih.
 Sumber: Analisis Penulis dari hasil kuesioner

e. Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Kepemilikan kendaraan menurut hasil survei membuktikan bahwa setiap orang yang menggunakan kendaraan pribadi pasti memiliki kendaraan satu atau dua kendaraan bahkan lebih dari 2, dengan jumlah kendaraan yang banyak maka 41% calon penumpang pesawat atau keperluan lainnya memiliki 1 – 2 kendaraan roda dua maupun roda empat, sedangkan dengan

kepemilikan kendaraan > 2 responden sebanyak 33%, lalu yang memiliki 1 kendaraan sebesar 19%, dan yang tidak memiliki kendaraan hanya 7% dimana mereka yang memiliki umur di bawah 23 tahun menuju bandara dengan mobil milik keluarga atau kerabatnya. Lihat gambar 4.15 komposisi kepemilikan kendaraan

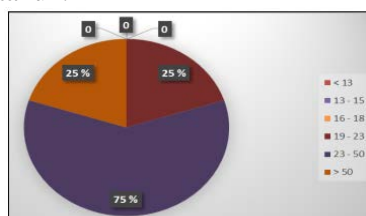


Gambar 16. Komposisi Responden Pengguna Kendaraan Pribadi berdasarkan Kepemilikan Kendaraan.

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Karakteristik Pelaku Perjalanan/ Responden Pengguna KA. Bandara

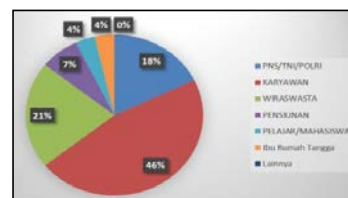
a. Berdasarkan Usia dari Pelaku Perjalanan/Responden. Berdasarkan hasil survei, penggunaan moda KA Bandara terbanyak dilakukan oleh responden dengan kelompok umur 19 – 23 tahun dan > 50 tahun memiliki nilai yang sama yaitu 25% dari total responden, sedangkan pada umur 23 – 50 tahun memiliki nilai responden sebesar 75% dimana merupakan kelompok umur yang memiliki nilai responden paling banyak, sedangkan pada umur < 23 tahun, 13 – 15 tahun, dan 16 – 18 tahun tidak memiliki responden. Dengan umur yang relatif di atas usia 19 tahun maka banyak yang menaiki KA Bandara dibandingkan usia di bawah 19 tahun, sehingga KA Bandara sebagai kendaraan atau alat transportasi yang banyak dipilih oleh usia di atas 19 tahun.



Gambar 17. Komposisi Responden Pengguna KA Bandara berdasarkan Usia

Sumber Analisis Penulis dari hasil kuesioner

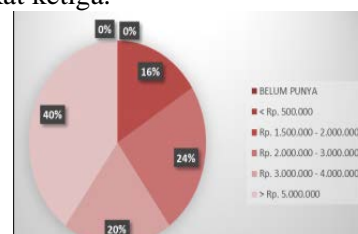
b. Berdasarkan Pekerjaan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pada hasil survei mengenai pekerjaan atau profesi yang menggunakan moda oleh pensiunan oleh pensiunan, untuk pelajar atau mahasiswa sebanyak 4% sama seperti ibu rumah tangga



Gambar 18. Komposisi Responden Pengguna KA Bandara berdasarkan Pekerjaan

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

b. Berdasarkan Pendapatan/Penghasilan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Hasil kuesioner tingkat pendapatan atau penghasilan perbulan didapatkan hasil yang beragam mulai dari yang tertinggi hingga yang terendah dimana > Rp.5.000.000 memiliki persentase 40% sedangkan pada penghasilan Rp.2.000.000 - Rp.3.000.000 sebesar 24% sedikit perbandingan dengan penghasilan Rp. 3.000.000 - Rp. 4.000.000 yaitu sebanyak 20% perbedaanya hanya 4%, dan Rp. 1.500.000 - Rp. 2.000.000 hanya memiliki persentase 16% nilai yang rendah dibandingkan dengan pendapatan lainnya begitupula dengan yang belum memiliki penghasilan dan < Rp.500.000 tidak ada responden sama sekali. Maka hasil survei sudah membuktikan bahwa penghasilan yang beragam lebih > Rp. 5.000.000 dan diatas penghasilan Rp. 500.000 lebih memilih KA Bandara sebagai moda transportasi menuju bandara, pada jumlah penghasilan tersebut busa disimpulkan bahwa KA Bandara menjadi transportasi masyarakat menengah keatas.transportasi KA Bandara juga beragam namun yang paling banyak menggunakan KA Bandara yaitu sebagai karyawan sebanyak 46% ebih banyak dibandingkan pekerjaan lainnya, wiraswasta sebanyak 21%, pada peringkat ketiga.

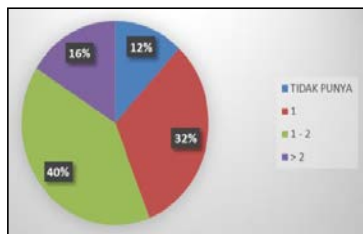


Gambar 19. Komposisi Responden Pengguna KA Bandara berdasarkan Penghasilan

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

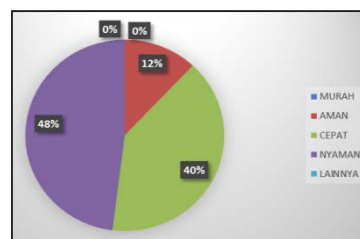
c. Berdasarkan kepemilikan kendaraan dari Pelaku Perjalanan/Responden. Pendapatan bukan hanya menjadi faktor memilih KA Bandara tapi dari kepemilikan kendaraan pun busa menjadi alasan, memiliki kendaraan bukan berarti mereka tidak memilih KA

Bandara, justru dengan KA Bandara lebih memudahkan perjalanan dan terbilang sangat nyaman, memudahkan calon penumpang pesawat karena lebih mudah dijangkau dari tempat mereka tinggal. Dan hasil surveinya adalah masing – masing responden memiliki kendaraan dari 1 – 2 kendaraan sebanyak 40% dan yang memiliki 1 kendaraan sebanyak 32% , 16% untuk mereka yang memiliki kendaraan lebih dari 2, dan yang tidak memiliki kendaraan hanya 12% responden. Dari semua responden yang memiliki kendaraan punya alasan yang sama terhadap KA Bandara tersebut yaitu tingkat kenyamanan yang sangat tinggi busa dilihat di gambar 19 alasan memilih KA Bandara, dan hasil survei di atas membuktikan bahwa kepemilikan kendaraan yang banyak bukan berarti menjadi tolak ukur untuk menggunakan KA Bandara. Lihat di gambar 20 Komposisi Responden Pengguna KA Bandara Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan.



Gambar 20. Komposisi Responden Pengguna KA Bandara berdasarkan Kepemilikan Kendaraan. Sumber: Analisis Penulis dari hasil kuesioner

d. Berdasarkan Pemilihan Moda Transportasi dari Pelaku Perjalanan/Responden. Status karir atau profesi menunjukkan bahwa karyawan swasta maupun negeri notabene lebih memilih KA Bandara dibandingkan dengan profesi lainnya, alasannya karena terbilang cepat untuk memenuhi kebutuhan mereka sebagai karyawan yang ditugaskan untuk pergi keluar kota atau pulau sebagai tugas dari pekerjaan mereka masing - masing. Hampir sama dengan karyawan, wiraswasta juga menggunakan KA Bandara untuk mempersingkat waktu profesi mereka yang menunjukkan bahwa KA Bandara banyak diminati dari kalangan karyawan, wiraswasta dan juga PNS, TNI maupun POLRI. Dari semua responden yang memiliki kendaraan punya alasan yang sama terhadap KA Bandara tersebut yaitu tingkat kenyamanan yang sangat tinggi



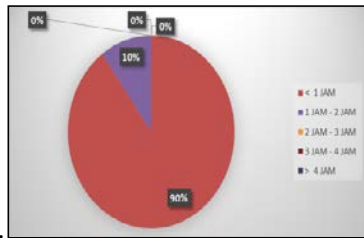
Gambar 21. Komposisi Responden Pengguna KA Bandara berdasarkan Alasan Memilih KA Bandara. Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Karakteristik Sistem Pergerakan

Informasi mengenai karakteristik sistem pergerakan bermanfaat untuk melihat tingkat pelayanan masing-masing moda transportasi. Variabel yang digunakan dalam mengidentifikasi karakteristik sistem pergerakan antara lain waktu tempuh, dan persepsi masyarakat mengenai tingkat pelayanan masing-masing moda

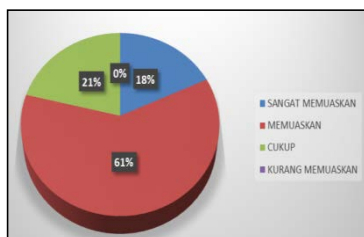
Karakteristik Sistem Pergerakan Bus DAMRI

Karakteristik sistem pergerakan bus DAMRI diidentifikasi dari lamanya waktu tunggu, waktu akses, total waktu tempuh, dan total biaya yang harus dikeluarkan. Berdasarkan hasil survei, dapat diketahui bahwa sebagian besar responden 90% menyatakan bahwa mereka hanya memerlukan waktu sekitar kurang dari 1 jam untuk mengakses keberadaan bus DAMRI dan menunggu bus berangkat. Sebagian besar dari responden 18,3% juga menyatakan bahwa mereka hanya mengeluarkan uang Rp. 50.000 untuk melakukan perjalanan menuju Bandara Soekarno-Hatta. Namun bila dihitung secara keseluruhan, rata-rata waktu tempuh yang dibutuhkan masyarakat sekitar 73% untuk mencapai Bandara Soekarno-Hatta adalah 121,5. Artinya masyarakat yang ingin menuju Bandara Soekarno Hatta dengan menggunakan bus DAMRI harus menuju pangkalan atau terminal bus DAMRI yang akan diberangkatkan. Dimana waktu tempuh yang dibuthkan oleh masyarakat dari tempat tinggalnya sekitar kurang dari 1 jam atau 45 menit, setelah calon penumpang menaiki bus DAMRI memerlukan waktu tunggu kurang lebih 30 menit sampai bus DAMRI berangkat



Gambar 22. Waktu Mengakses Bus DAMRI
 Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

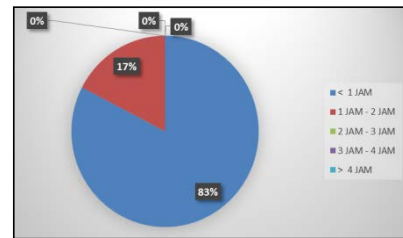
Dari segi kenyamanan dalam bus, hasil survei menunjukkan bahwa sebagian besar responden, yakni 61% atau 20 orang menyatakan bahwa tingkat kenyamanan bus DAMRI memuaskan dan 21% sebanyak 7 responden menyatakan cukup, lalu 18 % atau responden berjumlah 6 orang memutuskan sangat puas dengan kenyamanan yang ada di dalam bus DAMRI. Tingkat kenyamanan di dalam bus dapat dilihat dari kebersihan, kondisi tempat duduk, suhu udara, pelayanan bagasi, dan lain-lain. Berdasarkan pengamatan, kondisi bus DAMRI memang cukup baik, sehingga wajar bila sebagian besar responden menyatakan kepuasannya, wajar saja tidak ada yang menyatakan kurang memuaskan.



Gambar 23. Penilaian Responden terhadap Kenyamanan bus DAMRI
 Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Karakteristik Sistem Pergerakan Taksi

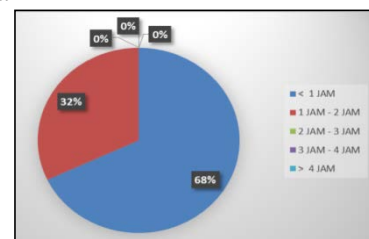
Sama seperti *airport bus* DAMRI, karakteristik sistem pergerakan taksi bandara juga diidentifikasi dari lamanya waktu tunggu dan/atau waktu akses, total waktu tempuh, serta total biaya yang harus dikeluarkan. Berdasarkan hasil survei wawancara, dapat diketahui bahwa rata-rata waktu tempuh yang dibutuhkan masyarakat untuk mencapai Bandara Soekarno-Hatta kurang lebih adalah 60 menit atau dengan rata-rata waktu tunggu 4,3 menit dan rata-rata waktu akses adalah 5,31 menit. Rata-rata total biaya yang harus dikeluarkan oleh pengguna taksi adalah sebesar Rp. 97.500,00. Mengenai lalu lintas menuju Bandara Soekarno-Hatta terbilang lancar, hanya beberapa titik terjadi kemacetan dikarenakan adanya kontruksi dan memperlambat perjalanan hingga 9 menit.



Gambar 24. Waktu Mengakses Taksi
 Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

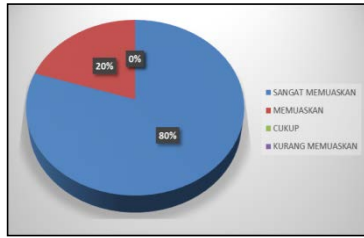
Karakteristik Sistem Pergerakan KA Bandara

Sama seperti *airport bus* DAMRI, dan juga taksi karakteristik sistem pergerakan KA Bandara juga diidentifikasi dari lamanya waktu tunggu dan atau waktu akses, total waktu tempuh, serta total biaya yang harus dikeluarkan. Berdasarkan hasil survei kuesioner wawancara, dapat diketahui bahwa rata-rata waktu tempuh yang dibutuhkan masyarakat untuk mencapai Bandara Soekarno-Hatta kurang lebih adalah 55 menit atau dengan rata-rata waktu tunggu 38 menit dan rata-rata waktu akses adalah 7.3 menit. Rata-rata total biaya yang harus dikeluarkan oleh pengguna KA Bandara adalah sebesar Rp. 70.000,00 disemua stasiun KA Bandara. Namun KA Bandara memiliki waktu lebih lama di banding moda lain. Karena penumpang menunggu sampai di izinkan masuk ke KA bandara



Gambar 25. Waktu Mengakses KA Bandara
 Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

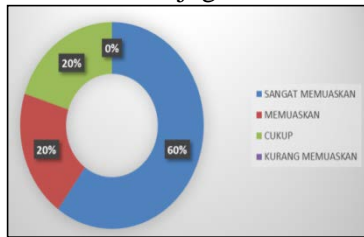
Dari segi kenyamanan KA Bandara, hasil survei membuktikan bahwa kenyamanan taksi sudah lebih dari cukup dan dapat dikatakan memuaskan. Sebanyak 80% responden menyatakan bahwa KA Bandara yang baru saja mereka gunakan untuk menuju bandara memiliki tingkat kenyamanan yang sangat memuaskan, bahkan 20% responden lainnya menyatakan bahwa kenyamanan di dalam KA Bandara memuaskan.



Gambar 26. Penilaian Responden terhadap Kenyamanan KA Bandara

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Tingkat pelayanan yang cukup baik dari mulai ada stasiun KA Bandara yang memiliki area tunggu, tempat makan, dan lainnya pada pemesanan tiket kereta walau memang masih banyak yang belum mengerti cara memesan tiket KA Bandara tapi pihak stasiun selalu siap membantu, kesesuaian tarif dengan fasilitas kereta juga baik



Gambar 27. Penilaian Responden terhadap Pelayanan KA Bandara

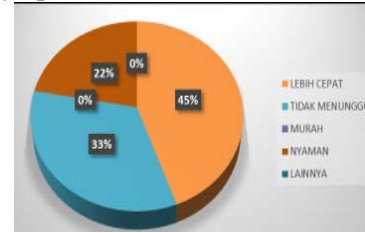
Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Karakteristik Sistem Pergerakan Kendaraan Pribadi

Berdasarkan hasil survei, sebagian besar responden pengguna mobil pribadi menyatakan bahwa mereka hanya mengeluarkan uang sebesar Rp.80.000,00 untuk menempuh perjalanan menuju Bandara Soekarno-Hatta. Namun berdasarkan perhitungan, setiap responden pengguna mobil pribadi rata-rata mengeluarkan biaya sebesar Rp.150.000,00 untuk BBM, tol, dan parkir. Nominal ini jelas jauh lebih tinggi dibandingkan biaya rata-rata yang harus dikeluarkan pengguna bus DAMRI, yaitu sekitar Rp.50.000,00.

Kendaraan pribadi tidak memiliki waktu tunggu maupun waktu akses karena kendaraan pribadi bersifat dari pintu ke pintu. Oleh sebab itu, responden hanya ditanya mengenai total waktu tempuh dari tempat asal ke Bandara Soekarno-Hatta. Berdasarkan hasil survei, rata-rata waktu tempuh yang dibutuhkan responden dari tempat asal ke Bandara Soekarno-Hatta adalah 94 menit, yang artinya lebih cepat 27.5 menit daripada waktu tempuh rata-rata pengguna bus DAMRI. Seperti yang di kemukakan sebelumnya

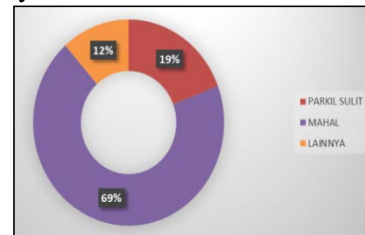
menggunakan kendaraan pribadi lebih nyaman ketimbang kendaraan umum. akan tetapi kita mungkin akan sulit mendapat parkir dan mahalny parkir di bandara Soekarno-Hatta.



Gambar 28. Keuntungan Memakai Kendaraan Pribadi

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Selain keuntungan-keuntungan tersebut, pengguna mobil pribadi juga mengalami beberapa kerugian yang disebabkan oleh faktor biaya, waktu, energi, dan sebagainya



Gambar 29. Kerugian Memakai Kendaraan Pribadi

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Analisa Karakteristik Pelaku Perjalanan / Responden

Karakteristik pergerakan pelaku perjalanan diidentifikasi dari tempat asal sebelum berangkat ke Bandara Soekarno-Hatta, frekuensi mengunjungi Bandara Soekarno-Hatta dalam setahun terakhir, dan maksud responden mengunjungi Bandara Soekarno-Hatta.

Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Pengguna Bus DAMRI

Dari 100 kuesioner yang di sebar secara acak terdapat sebanyak 33 responden dengan tingkat frekuensi yang berbeda.

Tabel 1. Maksud Perjalanan Responden Pengguna *Airport Bus DAMRI*

Menuju ke Bandara	Frekuensi (orang)	Persentase
Tidak Ada Menjemput/Mengantar	1	3%
1 - 2 Kali Per 6 Bulan	17	52%
3 - 4 Kali Per 6 Bulan	14	42%
> 5 Kali Per 6 Bulan	1	3%
Jumlah	33	100%

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Lokasi awal mulai perjalanan, sebagian besar responden berasal dari Jakarta. Tempat asal ini bukan berarti tempat tinggal. Melainkan busa kantor, hotel dan lainnya.

Tabel 2. Asal Responden Pengguna

Asal Perjalanan	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
Bodetabek	8	53
JAK-UT	0	0
JAK-BAR	3	20
JAK-SEL	4	27
JAK-PUS	0	0
JAK-TIM	0	0
JUMLAH	15	100

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner *Airport Bus DAMRI*

Asal Perjalanan	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
Bodetabek	11	34
JAK-UT	2	6
JAK-BAR	0	0
JAK-SEL	9	27
JAK-PUS	6	18
JAK-TIM	5	15
JUMLAH	33	100

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Pengguna Taksi

Dari 100 responden yang memilih menggunakan taksi menuju bandara, didapatkan sebanyak 15 responden. Dimana terdapat banyak yang lebih sering memiliki jadwal penerbangan.

Tabel 3. Maksud Responden Pengguna Taksi

Menuju ke Bandara	Frekuensi (orang)	Persentase
Tidak Ada /Menjemput/ Mengantar	0	0%
1 - 2 Kali Per 6 Bulan	11	73%
3 - 4 Kali Per 6 Bulan	4	27%
> 5 Kali Per 6 Bulan	0	0%
Jumlah	15	100%

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Pada titik bodetabek kebanyakan dari calon penumpang berasal daerah Tangerang karena mereka lebih memilih taksi atau membawa kendaraan pribadi dibandingkan harus memakai DAMRI yang harus menuju Jakarta terlebih dahulu

Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Pengguna Kendaraan Pribadi

Para pengguna kendaraan pribadi memiliki beberapa penerbangan dan banyak juga diantara mereka yang hanya sekedar

menjemput atau mengantarkan saja.

Tabel 4. Asal Titik Daerah Responden Pengguna Kendaraan Pribadi

Asal Perjalanan	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
Bodetabek	16	59
JAK-UT	0	0
JAK-BAR	3	11
JAK-SEL	5	19
JAK-PUS	2	7
JAK-TIM	1	4
JUMLAH	27	100

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Maka dari hasil survei tersebut busa dikatakan bahwa bodetabek lebih dominan memilih kendaraan mereka masing – masing karena jarak dan waktu tempuh yang jauh juga banyak diantara mereka yang hanya mengantar atau menjemput kerabat ataupun keluarga.

Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Pengguna KA Bandara

KA Bandara menjadi salah satu hal yang baru untuk menempuh jarak perjalanan menuju bandara Soekarno hatta, tapi masyarakat masih belum banyak yang menggunakan transportasi tersebut, berikut hasil survey Nya

Tabel 5. Maksud Responden Pengguna KA Bandara

Menuju ke Bandara	Frekuensi (orang)	Persentase
Tidak Ada /Menjemput/ Mengantar	2	8%
1 - 2 Kali Per 6 Bulan	14	56%
3 - 4 Kali Per 6 Bulan	9	36%
> 5 Kali Per 6 Bulan	0	0%
Jumlah	25	100%

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Tabel 6. Asal Titik Daerah Responden Pengguna KA Bandara.

Asal Perjalanan	Frekuensi (orang)	Persentase (%)
Bodetabek	3	12
JAK-UT	0	0
JAK-BAR	1	4
JAK-SEL	7	28
JAK-PUS	14	56
JAK-TIM	0	0
JUMLAH	25	100

Sumber : Analisis Penulis dari hasil kuesioner

Dari hasil tabel di atas menunjukkan bahwa asal titik daerah keberangkatan paling banyak adalah Jakarta Pusat itu dikarenakan Jakarta pusat dekat dengan stasiun KA Bandara yaitu stasiun BNI City atau stasiun sudirman, menurut responden yang berasal dari Jakarta Pusat mereka memilih KA Bandara karena jarak stasiun yang dekat dengan tempat kerja juga tempat tinggal mereka. Sedangkan responden yang berasal dari Jakarta Selatan ada 7 orang responden dan mereka berasal dari Manggarai, Tebet, Kalibata, Mampang, Pasar Minggu Baru, dan lain – lain, sebab itu mereka lebih memilih KA Bandara karena tempat tinggal mereka yang dekat dengan stasiun KRL

KESIMPULAN

Setelah beroperasinya KA Bandara, masyarakat masih memilih Bus DAMRI untuk menuju Bandara, dengan karakteristik usia 23 - 50 Tahun masyarakat dengan pendapatan Rp. 2.000.000-Rp.3.000.000 dengan 97% adalah calon penumpang dengan tingkat kenyamanan 61%. di peringkat kedua KA Bandara dengan karakteristik berpenghasilan Rp. 5.000.000, karakteristik calon penumpang hampir 92% dan tingkat kenyamanan 80 %. Lalu untuk Taksi dengan tingkat kenyamanan 40 %, karakteristik perjalanan 100% calon penumpang dengan masyarakat berpenghasilan Rp. 5.000-000. Adapun masyarakat dengan penghasilan lebih dari Rp 5.000.000 memilih untuk membawa kendaraan pribadi dengan karakteristik 44% adalah calon penumpang. KA Bandara masih menjadi pilihan kedua setelah Bus DAMRI dibandingkann dengan Kendaraan pribadi yang memiliki kekurangan dalam biaya yang dikeluarkan terlalu mahal, walau kendaraan pribadi tidak memiliki waktu tunggu dan keuntungannya lebih cepat dan taksi mudah didapatkan dan memiliki waktu akses yang singkat.

SARAN

Faktor tarif harga KA Bandara terbilang masih sangat mahal, bila harga diturunkan, diperkirakan semakin banyak yang memilih KA Bandara, dibutuhkan penambahan stasiun untuk penyesuaian trayek agar mempermudah masyarakat menuju KA Bandara

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu baik secara moril dan material. Sehingga penulisan bisa selesai dan dipublikasikan pada seminar nasional

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Warpani, Suwardjoko Merencanakan Sistem Perangkutan Bandung ITB (1990)
- [2] Peraturan Mentri Perhubungan Nomor 43 Tentang Rencana Induk Kereta Api Nasional. (2011): Hal 78.
- [3] Ortuzar, J. d., and Willumsen, L. G. *Modelling Transport*. Chicester: A John Wiley and Sons, Ltd., Publication. (2011): Hal 50
- [4] Walpole, E. Ronald. 1995. Pengantar statistika, Edisi 3. Jakarta. Gramedia Pustaka Utama (1995): hal 32.
- [5] Tamin, O. Z, (1997), *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Pertama* Penerbit ITB, Bandung. (1997): Hal 21
- [6] M.N. Nasution Manajemen Transportasi (2003); hal. 62
- [7] Marwan, Asri, *Marketing*. Cetakan Kedua, Yogyakarta: BPFE Universitas Gadjah Mada (1990): hal 12.
- [8] Minal dan Sekhar Ravi. Ch. Mode Choice Analysis: *Data, The Models, and Future Ahead*. International journal for traffic and transport engineering, 4, (3): (2014): hal 269-285.
- [9] Morlok, E. K, 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta (1991) hal 3-7
- [10] Ribhan,," *Hubungan Karakteristik individu Dengan Kinerja Karyawan Melalui Komitmen Organisasi sebagai variabel Mediasi*, Jurnal Busnis Dan Manajemen, Vol.4 No.2(2008): hlm. 92
- [12] Salim, H.A. Abba (1993) Manajemen Transportasi Jakarta: Raja Grafindo Persada (1993)
- [13] Tamin, O. Z.*Perencanaan dan Pemodelan*

Transportasi Edisi Kedua Penerbit ITB,
Bandung.(2000): Hal 9-12