

Preferensi Masyarakat Terhadap Ketersediaan Bus Trans Jakarta Sebagai Moda Alternatif

Advance Mode Preference of Trans Jakarta Bus as the Alternative Mode

Dwi Nur Hayati ^{a,1*}, Lita Barus ^{b,2}

^{ab}Universitas Indonesia, Jl. Salemba Raya 4, Jakarta 10430

^{1*} akundwihayati@gmail.com, ² litabarus@ui.ac.id

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

Halim Perdana Kusuma International Airport has a quite significant increasing number of passengers since it was operated commercially in 2014. The number of passengers in 2018 reached 7,446,544 people of a daily average passengers of 20,685 people. There are some advanced modes available in the airport; conventional taxis, online taxis and a number of bus from Damri. As the international airport located not far from the city center, closely linked to issues of congestion and air pollution, the urban public transportation is one of the solutions to meet people's mobility needs, including travel to and/or from the airport. This study analyzes that people prefer Trans Jakarta bus infrastructure to be built in the airport as the new alternative mode to support onward travel to and/or from the airport. The data collection was carried out using an online survey and processed using Descriptive analysis method. The results of the research show that 64.8% of the respondents stated that the current advanced modes of transportation in the airport have not fully provided for the community who use them as the alternative modes and 95.8% of the respondents are willing to switch to Trans Jakarta bus when the infrastructure has been built. This study also analyzes the factors could influence respondents' interests to provide recommendations to formulate the sustainable public transportation modes policies.

Keywords: *alternative modes, transjakarta, public transportation, bus availability, community preferences*

ABSTRAK

Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma mengalami peningkatan jumlah penumpang yang cukup signifikan sejak pertama kali dioperasikan sebagai bandara komersial pada tahun 2014. Jumlah penumpang pada tahun 2018 mencapai 7.446.544 orang atau rata-rata penumpang harian sebanyak 20.685 orang. Sarana transportasi lanjutan yang tersedia di Bandara Halim Perdana Kusuma adalah taksi konvensional, taksi online, dan beberapa armada Damri. Angkutan umum perkotaan menjadi salah satu solusi untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat termasuk perjalanan dari dan ke Bandara. Studi ini menganalisa preferensi masyarakat agar dibangun fasilitas bus TransJakarta sebagai moda alternatif baru untuk menunjang perjalanan lanjutan dari dan ke Bandara. Pengumpulan data responden dilakukan secara daring. Hasil survey menunjukkan bahwa 64,8% responden menyatakan bahwa ketersediaan moda transportasi

lanjutan di Bandara Halim Perdana Kusuma saat ini belum sepenuhnya memberikan alternatif moda perjalanan bagi masyarakat dan sebanyak 95,8% responden bersedia pindah apabila fasilitas bus Trans Jakarta Halim Perdana Kusuma telah dibangun. Studi ini juga menganalisa faktor-faktor yang mempengaruhi minat responden yang dapat dijadikan masukan bagi pemangku kepentingan dalam penyediaan moda transportasi umum yang berkelanjutan.

Kata kunci : moda alternatif, transjakarta, transportasi umum, ketersediaan bus, preferensi masyarakat

A. Pendahuluan

Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma merupakan salah satu simpul dalam jaringan transportasi yang menghubungkan antar wilayah di Indonesia. Bandara yang terletak di Jakarta Timur tersebut beroperasi mulai tanggal 10 Januari 2014, dan sebelumnya merupakan Markas Komando Operasi Angkatan Udara I yang kemudian diresmikan sebagai bandara komersil untuk mengakomodir kepadatan Bandara Internasional Soekarno–Hatta di Cengkareng. Jumlah pergerakan penumpang Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma pada tahun pertama sebanyak 1.646.864 orang dan mengalami jumlah peningkatan yang cukup signifikan hingga mencapai 7.446.544 orang di tahun 2018 (Angkasapura2, 2020). Adapun grafik pergerakannya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

Jika dihitung maka rata-rata jumlah penumpang harian yang melalui Bandara Halim Internasional Perdana Kusuma pada tahun 2018 sebanyak 20.685 orang. Fasilitas sarana prasarana moda transportasi lanjutan yang tersedia di Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma hingga saat ini masih berupa taksi konvensional, taksi online dan sejumlah armada Damri yang terbatas. Belum terdapat sarana prasarana transportasi umum yang terintegrasi untuk memenuhi mobilitas pengguna jasa bandara baik itu penumpang maupun pegawai operasional bandara, dalam menunjang kebutuhan perjalanan lanjutan dari Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma menuju daerah tujuan disekitarnya maupun sebaliknya.

Data BPS dalam dokumen peta jalan SDGs Indonesia (Bappenas, 2021) pada tahun 2030 diperkirakan terjadi peningkatan jumlah masyarakat yang tinggal di perkotaan



Gambar 1 Grafik Pergerakan Penumpang
(angkasapura2.co.id)

sebesar 63,4%. Sebagai salah satu bandara internasional yang berlokasi tidak jauh dari pusat kota yakni DKI Jakarta, maka pertumbuhan jumlah penumpang Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma dapat diperkirakan akan terus bertambah seiring meningkatnya laju pertumbuhan urbanisasi dan kebutuhan mobilitas masyarakat perkotaan yang tinggi. Peningkatan minat masyarakat terhadap penggunaan moda transportasi pesawat terbang akan diikuti oleh peningkatan jumlah penggunaan moda lanjutan yang digunakan untuk menuju dan/atau dari bandara keberangkatan/ bandara kedatangan (Puritano & Adithya, 2018). Apabila peningkatan tersebut tidak diiringi dengan penambahan moda transportasi umum maka dapat menambah masalah kemacetan di DKI Jakarta. Kemacetan mengakibatkan pemborosan konsumsi bahan bakar kendaraan dan meningkatnya waktu perjalanan yang akan ditempuh (Girsang, 2020). Emisi dari kendaraan dapat menyebabkan polusi udara yang mampu mempengaruhi kualitas kesehatan, dan lamanya waktu yang ditempuh akibat kemacetan dapat menimbulkan stress (Prakarsa 2017; Widawati & Utami 2020; Sari et al. 2018). Data hasil penelitian oleh bank dunia dalam halaman katadata oleh Agatha (2019), bahwa total kerugian ekonomi akibat kemacetan yang ditanggung Jakarta mencapai Rp. 36 triliun.

Urbanisasi dan kemacetan mempunyai keterkaitan yang sangat erat. Kebutuhan perjalanan yang tidak terakomodir oleh transportasi umum yang memadai akan semakin meningkatkan penggunaan kendaraan pribadi dalam menunjang mobilitas penduduk baik di dalam kota maupun lalu lintas dari kota penyangga DKI Jakarta. Kemacetan semakin diperparah akibat adanya banjir yang sering melanda kawasan Jakarta. Terkait dengan hal tersebut diatas maka Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma yang merupakan salah satu simpul utama transportasi dan mempunyai peran sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian perlu dilengkapi dengan sarana prasarana transportasi umum

yang berkelanjutan guna menghubungkan perjalanan masyarakat baik di dalam kota maupun kawasan sekitarnya dan begitu juga sebaliknya.

Pemerintah telah berupaya untuk mendorong penggunaan transportasi umum antaralain dengan pembangunan MRT, LRT, dan TransJakarta serta integrasi layanan angkutan umum perkotaan di lingkungan Provinsi DKI Jakarta (ITDP, 2019). TransJakarta sebagai salah satu angkutan umum perkotaan yang telah mengoperasikan 3.435 armada bus dan melayani 247 trayek serta terhubung dengan program JakLingko (TransJakarta, 2019) dapat menjadi salah satu solusi yang memadai dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat termasuk di dalamnya perjalanan menuju dan/atau dari Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma.

Dalam penelitian karakteristik penumpang transportasi pada pemilihan moda Jalur Blok M hingga Bundaran Hotel Indonesia, bus TransJakarta dipilih karena tarif yang relatif lebih terjangkau dan kemudahan untuk mengakses (Musthofawi et al. 2023). TransJakarta didukung oleh 273 halte yang tersebar di 13 koridor, selain hal tersebut trayek TransJakarta juga melayani hingga kota Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Dishub DKI Jakarta, 2023).

Pada pemodelan pemilihan moda dengan studi kasus peralihan penggunaan sepeda motor ke BRT rute Semarang-Kendal, mengemukakan bawah potensi perpindahan paling besar dipengaruhi oleh faktor biaya dan waktu tempuh (Fahmi et al., 2015). Sementara pada penelitian tingkat kemauan pelajar dan mahasiswa untuk menggunakan TransJogja diperoleh bahwa jarak yang diinginkan untuk akses ke halte berjarak 100 meter hingga 200 meter dan waktu tunggu yang diharapkan adalah 5 – 10 menit (Khaerunnisa et al., 2019).

Pemanfaatan bus TransJakarta rute Bandara telah dilaksanakan di Cengkareng, Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Dengan beroperasinya bus TransJakarta dapat menjadi moda lanjutan alternatif bagi para

pengguna pesawat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan para pekerja Bandara yang mencapai 40.000-50.000 orang (Angkasapura2, 2023).

Pada peta integrasi TransJakarta, koridor titik transit halte bus TransJakarta yang dekat dengan Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma adalah halte Cawang-Uki (TransJakarta, 2023). Untuk menuju Bandara, penumpang harus melanjutkan perjalanan dengan moda transportasi lainnya. Apabila menggunakan transportasi umum yang terintegrasi Jaklingko terdapat mikrotrans (angkutan umum) kode JAK 21 dengan rute Cililitan – Halim. Indeks kepuasan pelanggan pada rute JAK 21 masuk pada kategori Puas (Diskominfotik, 2019).

Upaya memenuhi kebutuhan transportasi perkotaan dan mendorong kesadaran masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum, maka faktor-faktor yang mempengaruhinya perlu dianalisis sehingga memenuhi harapan masyarakat dan pembangunannya menjadi tepat guna.

Penelitian Romadlon & Saintika (2020) mengkaji preferensi pengguna layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) pada rute Purwokerto-Purbalingga bahwa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di kedua wilayah dan dalam upaya mendukung pembangunan berkelanjutan penulis merekomendasikan kepada penyelenggara BRT untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas layanan BRT. Menurut Lewis dan Booms (1983) dalam Gultom et al., (2018) kualitas layanan menjadi tolak ukur baik dan tidaknya layanan yang diberikan apakah mampu dan sesuai dengan harapan masyarakat. Kualitas pelayanan yang baik dan kepuasan penumpang berpengaruh terhadap loyalitas untuk terus menggunakan moda transportasi tersebut (Gultom et al., 2018).

TransJakarta sebagai bagian ruang publik perkotaan dalam pengembangannya perlu meningkatkan kualitas seiring berkembangnya kebutuhan penumpang atas berbagai fenomena urbanitas, perubahan perilaku dan

pemaknaan masyarakat terhadap fasilitas ruang publik kota (Setiawan, 2014). Dalam perkembangannya pada penelitian Rachmasari et al., (2022) tentang perancangan revitalisasi bus pada kawasan urban khususnya halte bus *city tour* Sarinah yang melakukan analisis dengan data yang diantaranya diperoleh dari partisipasi masyarakat melalui survey. Berdasarkan analisis, fasilitas tambahan dalam perancangan ulang halte tersebut perlu adanya fasilitas *vending machine* makanan ringan dan minuman serta stop kontak sebagai fasilitas untuk mengisi ulang daya *smartphone*.

Berkenaan dengan uraian pembahasan tersebut diatas, rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah menganalisis bagaimana preferensi masyarakat terhadap ketersediaan bus TransJakarta sebagai moda alternatif perjalanan lanjutan menuju dan/atau dari Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma sehingga penyelenggaraanya dapat memenuhi ekspektasi dan kebutuhan penumpang serta menjadi moda lanjutan yang dipilih masyarakat secara berkelanjutan.

B. Metode Penelitian

Pendekatan yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan pada rumusan penelitian dilakukan dengan analisis deskriptif yang menitik beratkan pada preferensi minat masyarakat khususnya pengguna jasa Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma apabila dibangun atau disediakan sarana prasarana bus TransJakarta sebagai moda alternatif perjalanan lanjutan baik menuju ataupun dari bandara. Data preferensi diperoleh dengan cara survei *online* melalui fitur *google forms*. Survei dilakukan selama empat hari. Jumlah minimal sampel responden ditentukan berdasarkan data penumpang yang tercatat pada tahun 2018 sebanyak 7.446.544 orang, dan diformulasikan ke dalam rumus Slovin (Sugiono, 2017) dengan *margin error* sebesar 10%.

Dari perhitungan tersebut diperoleh minimal sampel survei sebanyak 100 responden. Hasil survei menjabarkan analisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi

preferensi masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum TransJakarta sebagai bagian dari angkutan transportasi perkotaan yang menghubungkan perjalanan dari dan/atau menuju Internasional Halim Perdana Kusuma. Preferensi masyarakat terhadap suatu kebutuhan dapat beragam. Preferensi masyarakat terhadap suatu produk dapat diketahui dengan mengukur setiap variabel yang ada. Menurut Miro (2008) dalam Ardiansyah (2015) secara garis besar moda transportasi dikelompokkan menjadi 2 (dua) yaitu : 1). Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*) Kendaraan yang dikhususkan untuk pribadi sehingga dapat dipakai dengan bebas. 2). Kendaraan Umum (*Public Transportation*).

Kendaraan ini diperuntukkan bagi orang banyak untuk kepentingan bersama dengan layanan, tujuan, aturan dan jadwal yang sama sesuai ketentuan yang telah ditetapkan sehingga pengguna harus menyesuaikan diri dengan ketentuan tersebut. Faktor yang mempengaruhi permintaan akan jasa angkutan meliputi harga, tingkat pendapatan, dan citra jasa angkutan dalam memberikan kualitas pelayanan. Pemilihan terhadap moda transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain adalah waktu yang diperlukan untuk menempuh perjalanan, biaya perjalanan, waktu tunggu dan jarak untuk mencapai titik pemberhentian (Tamin, 2000).

Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (SKDJPD, 1996). Pada pedoman tersebut jarak antara halte atau tempat pemberhentian bus pada setiap lokasi berbeda-beda. Jarak halte pada lokasi pusat kegiatan yang sangat padat seperti CBD pada umumnya berjarak 300 meter. Riawan (2018) berpendapat bahwa parameter standar kualitas pelayanan transportasi berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Nomor 687 Tahun 2002 (SKDJPD, 2002) *World Bank*, dan *Survey Research Institute* antara lain adalah frekuensi kendaraan umum lebih dari

enam kali setiap jam, rata-rata waktu tunggu 5-10 menit, memiliki jam operasional layanan dari jam 05.00 hingga 20.00 WIB, serta jarak untuk menuju halte antara 300-500 meter.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Profil Responden

Data primer penelitian berupa survei preferensi masyarakat terhadap ketersediaan bus transjakarta sebagai moda alternatif perjalanan lanjutan menuju dan/atau dari Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma, yang dilakukan secara online melalui <https://docs.google.com/forms> dengan total responden sebanyak 143 orang. Profil responden sebagian besar berusia 25 s/d 40 tahun (67,1% atau 96 responden) dan yang berusia 41 s/d 50 tahun sebanyak 33 responden (23,1%). Jumlah responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 87 responden (61,3%) dan sisanya adalah perempuan. Profesi responden didominasi oleh PNS/TNI/Polri sebanyak 107 responden (73,2%), dan diikuti oleh pegawai swasta dengan persentase 14,8%. Sebanyak 72 responden (50,3%) berpenghasilan rata-rata setiap bulan antara Rp.5.100.000 s/d Rp.10.000.000, yang berpenghasilan Rp.3.000.000 s/d Rp.5.000.000 sebanyak 45 responden (31,5%) serta penghasilan diatas Rp. 10.000.000 sebanyak 17 responden (11,9%) dan sisanya berpenghasilan dibawah Rp.3000.000. Dari data tersebut diperoleh bahwa sebagian besar responden berusia dewasa dengan penghasilan rata-rata diatas UMR DKI Jakarta.

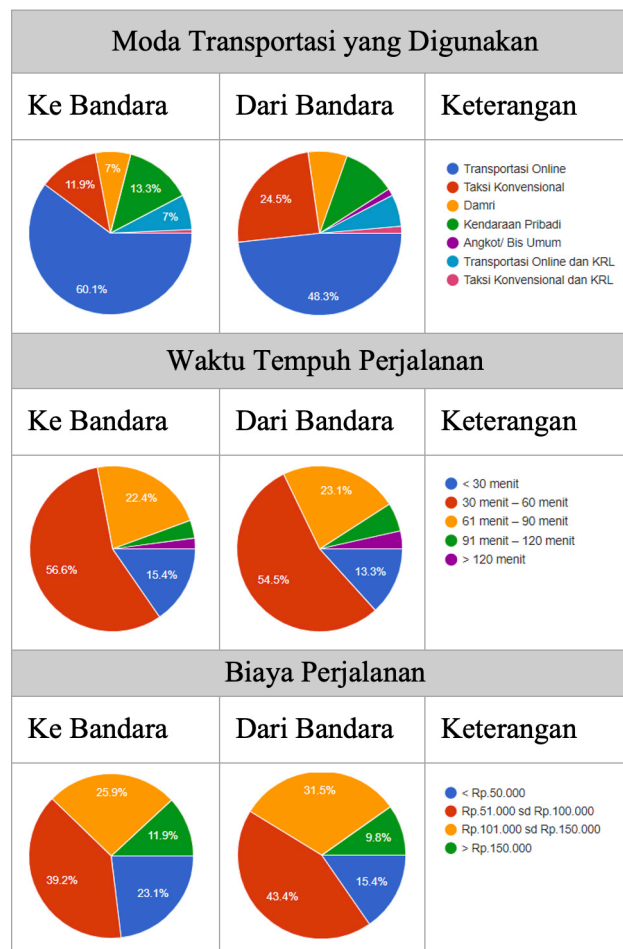
2. Gambaran Perjalanan Responden Menuju dan dari Bandara

Berdasarkan data survei, asal pemberangkatan sebagian besar responden adalah DKI Jakarta yakni sebanyak 72 responden (52,4%) dan sisanya bervariasi dari angka 18% hingga 4,9% meliputi daerah Bekasi, Depok, Tangerang, Bogor dan kota lainnya dengan didominasi oleh tujuan dinas (74,1%) sebagai keperluan perjalanan. Adapun moda yang digunakan untuk menuju bandara

sebagian besar menggunakan transportasi berbasis *online* yakni sebanyak 60,1% (86 responden) kemudian diikuti oleh kendaraan pribadi (13,7%), taksi konvensional (11,9%) serta perjalanan transit menggunakan KRL (7,7%). Sebanyak 81 responden (56,6%) menyatakan bahwa waktu rata-rata yang diperlukan untuk menuju bandara adalah 30 s/d 60 menit, dan sebanyak 32 responden (22,4%) memerlukan waktu antara 61 s/d 90 menit sementara sisanya bervariasi menyesuaikan jarak dan kondisi perjalanan. Biaya yang dikeluarkan oleh 56 responden (39,2%) untuk menuju Bandara adalah antara Rp.51.000 s/d Rp.100.000, dan 37 responden (25,9%) mengeluarkan biaya Rp.101.000 s/d Rp.150.000, sebanyak 33 responden (23,1%) memerlukan biaya tidak sampai Rp. 50.000 sedangkan sisanya memerlukan biaya hingga

diatas Rp. 150.000.

Sementara profil perjalanan pulang dari Bandara Halim Perdana Kusuma menuju tempat tinggal ataupun tujuan selanjutnya di dominasi oleh penggunaan transportasi online sebanyak 69 responden (48,3%) dan taksi konvensional sebanyak 35 responden (24,5%) serta sisanya bervariasi dari 15% hingga 1,4% yakni dengan kendaraan pribadi, damri, kombinasi perjalanan transit menggunakan KRL serta angkutan/ bus umum. Sebanyak 78 responden (54,5%) memerlukan waktu tempuh perjalanan antara 30 s/d 60 menit, dan 33 responden (23,1%) membutuhkan waktu antara 61 s/d 90 menit, serta sebanyak 19 responden (13,3%) membutuhkan waktu kurang dari 30 menit, sementara sisanya sebanyak 7,6% diperlukan waktu mencapai lebih dari 91 menit. Biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan tersebut



Gambar 2 Profil Perjalanan Responden Menuju dan Dari Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma

sebanyak 62 responden (43,4%) menyatakan sebesar Rp.51.000 s/d Rp.100.000, kemudian diikuti oleh 45 responden (31,5%) dengan biaya perjalanan antara Rp.101.000 s/d Rp.150.000, sebanyak 22 responden memerlukan biaya kurang dari Rp. 50.000 dan sisanya memerlukan biaya hingga di atas Rp. 150.000,-. Berikut adalah hasil survei terkait profil perjalanan responden dimaksud :

Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma menjadi pilihan bagi responden yang akan melakukan perjalanan keluar kota menggunakan pesawat udara dengan daerah tempat tinggal/ titik pemberangkatan yakni yang dekat dengan kawasan bandara. Sebagian besar masyarakat dari hasil survei tersebut, dalam melakukan perjalanan baik menuju maupun dari Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma lebih banyak didominasi oleh penggunaan transportasi *online* dan kendaraan yang bersifat *private* (taksi/ kendaraan pribadi) dengan biaya sekali perjalanan yang bervariasi antara Rp. 51.000 hingga Rp. 150.000 dan waktu tempuh perjalanan antara 30 menit hingga 90 menit.

Tingginya penggunaan transportasi yang lebih bersifat *private* tersebut terjadi akibat layanan transportasi umum yang belum tersedia dengan memadai di kawasan Bandara, disamping adanya kemudahan aksesibilitas *door to door* sebagai kelebihan yang ditawarkan oleh transportasi *online*/ konvensional dimaksud meski dengan biaya yang jauh lebih tinggi. Hasil analisis ini didukung oleh pendapat sebagian besar responden (64,8% atau 92 responden) yang menyatakan bahwa ketersediaan transportasi penghubung/ lanjutan (taksi konvensional, taksi *online* dan damri) yang ada di dalam Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma saat ini belum cukup memberikan alternatif bagi kebutuhan perjalanan responden.

3. Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Bus TransJakarta Bandara Halim Perdana Kusuma

Untuk memenuhi tingginya kebutuhan mobilitas masyarakat sekaligus sebagai upaya

mengurangi kemacetan dan polusi udara sebagai dampak penggunaan kendaraan yang bersifat *private*, maka penggunaan moda transportasi umum perkotaan menjadi salah satu solusi alternatif. Kota DKI Jakarta yang sudah mempunyai sistem BRT TransJakarta dapat memanfaatkannya sebagai upaya memenuhi kebutuhan akan transportasi perkotaan yang terintegrasi termasuk di dalamnya memenuhi ketersediaan moda alternatif perjalanan menuju dan/atau dari Bandara Halim Internasional Perdana Kusuma. Hal tersebut senada dengan pendapat responden terhadap pertanyaan terkait seberapa perlu ketersediaan sarana dan prasarana Bus TransJakarta yang menghubungkan rute perjalanan responden dari dan/atau menuju Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma. Dari pertanyaan tersebut sebanyak 96 responden (67,1%) menyatakan sangat perlu, 35 responden (24,5%) menjawab hal tersebut perlu dan sembilan responden (6,3%) menjawab cukup perlu sementara itu yang menyatakan bahwa hal tersebut tidak perlu hanya tiga responden (2,1%).

Berdasarkan hasil survei diperoleh faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam memilih dan beralih menggunakan transportasi umum TransJakarta yakni antara lain sebagai berikut :

Menurut 93 responden (65%) faktor biaya menjadi salah satu pertimbangan disamping kemudahan akses terhadap keterjangkauan rute yang ditawarkan. Dan sebanyak 136 responden (98,6%) menyatakan bersedia membayar dengan besaran tarif TransJakarta saat ini yaitu Rp. 3.500.

Waktu tunggu ideal untuk kedatangan bus TransJakarta menurut 55 responden (38,5%) adalah 5 menit sedangkan 54 responden (37,8) menjawab antara 6 s/d 10 menit sementara sisanya bervariasi antara 11 hingga 20 menit.

Untuk kemudahan akses, jarak maksimal dari pintu kedatangan menuju Shelter Bus TransJakarta Bandara bagi 94 responden (65,7%) adalah 150 meter dan menurut 33 responden (23,1%) lainnya maksimal sejauh

200 meter. Sementara bagi 7,7% responden jarak 250 meter dirasa masih cukup ideal.

Untuk konektivitas rute Trans Jakarta Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma yang paling diinginkan responden yakni terhubung dengan halte transit utama dengan jumlah responden sebanyak 87 responden (61,7%) sementara sebanyak 29,1% responden menginginkan terhubung dengan stasiun KRL dan sisanya menginginkan keterhubungan rute hingga ke terminal bus.

Sebanyak 74,8% responden menyatakan bahwa fasilitas perpindahan dari pintu kedatangan hingga menuju shelter TransJakarta seperti petunjuk informasi, selasar dan kanopi dan tempat duduk itu sangat penting dan 20,3% responden menyatakan penting.

Fasilitas pendukung yang paling diinginkan responden disediakan di dalam shelter TransJakarta adalah penyejuk udara (40,1%), wifi (29,6%), *charging box* (16,2%) dan sisanya menginginkan ketersediaan *vending machine* makanan/minuman ringan serta *coffee to go*.

D. Simpulan

Dari keseluruhan hasil survei dan analisis tersebut diatas, diperoleh bahwa sebagian besar responden yang berangkat menuju Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma mempunyai jarak keterjangkauan yang relatif dekat dengan bandara. Menurut mayoritas responden, ketersediaan transportasi penghubung yang ada di Bandara saat ini belum memenuhi kebutuhan alternatif pemilihan moda bagi para responden. Ketidaktersediaan transportasi umum lanjutan dari dan menuju Bandara tersebut, mendorong tingginya penggunaan transportasi *online* dan konvensional. Terkait dengan kebutuhan tersebut, ketersediaan sarana prasarana bus TransJakarta di Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma diperlukan oleh masyarakat dan tarif biaya yang murah menjadi pertimbangan utama sehingga masyarakat bersedia membayarkannya. Selain hal tersebut terdapat faktor yang menjadi pengaruh

terhadap minat masyarakat untuk beralih menggunakan bus TransJakarta yaitu waktu tunggu yang ideal (5 menit hingga 10 menit), jarak yang mudah dijangkau (maksimal 150 meter dari pintu kedatangan), kelengkapan fasilitas yang memadai (selasar, kanopi, papan informasi, dan penyejuk udara).

Dengan segenap kriteria tersebut, jika telah tersedia sarana dan prasarana TransJakarta Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma sebanyak 137 responden (95,8%) bersedia beralih untuk memanfaatkannya. Penyediaan fasilitas transportasi umum yang mempunyai kemudahan akses dengan fasilitas memadai, ketepatan waktu yang pasti serta terintegrasi harus menjadi perhatian pemerintah dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat perkotaan yang tinggi. Dengan kehandalan tersebut disertai dengan tarif yang relatif terjangkau akan mendorong masyarakat beralih menggunakan transportasi publik yang dalam penelitian ini mengarah pada penyediaan sarana prasarana TransJakarta Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma. Selain diminati oleh masyarakat, dengan adanya ketersediaan transportasi umum secara tidak langsung mengurangi beban perkotaan akibat permasalahan kemacetan.

E. Daftar Pustaka

- Agatha. (2019). Bank Dunia: Indonesia Rugi Rp 56 Triliun Per Tahun Akibat Kemacetan. <https://katadata.co.id/agustiyanti/finansial/5e9a4e616e420/bank-dunia-indonesia-rugi-rp-56-triliun-per-tahun-akibat-kemacetan>.
- Angkasapura 2. (2020). Bandara Internasional Halim Perdana Kusuma. https://www.angkasapura2.co.id/id/business_relation/our_airport/23-halim-perdanakusuma-international-airport.
- Angkasapura 2. (2023). Mulai Hari Ini Masyarakat Bisa Naik Transjakarta dari dan ke Bandara Soekarno-Hatta. <https://www.angkasapura2.co.id/id/news/event/pers/963-starting-today-people-can-take-transjakarta-to-and-from->

- soekarno-hatta-airport.
- Ardiansyah. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Jakarta : Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Bappenas. (2021). Peta Jalan SDGs Indonesia Menuju 2030. Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. https://sdgs.bappenas.go.id/website/wp-content/uploads/2021/02/Roadmap_Bahasa-Indonesia_File-Upload.pdf.
- Dishub DKI Jakarta. (2023). Transjakarta. <https://www.jakarta.go.id/transjakarta#:~:text=Jalur%20Transjakarta%20terbentang%20sepanjang%20251.2,juga%20menggunakan%20jalur%20jalan%20biasa>.
- Diskominfo. (2019). *Survei Evaluasi Layanan Transportasi Terintegrasi Jak Lingko 2019*. Pusat Pelayanan Statistik Diskominfo Provinsi DKI Jakarta.
- Fahmi, M., Umyati, U., Riyanto, B., & Basuki, K. H. (2015). Pemodelan Pemilihan Moda Dengan Metode Stated Preference, Studi Kasus Perpindahan Dari Sepeda Motor Ke BRT Rute Semarang – Kendal. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, Vol. 4, No. 4, Hal. 343–352.
- Girsang, W.E.J. (2020). Analisis Kerugian Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Kota Medan. Thesis Universitas Sumatera Utara.
- Gultom, S., Marlita, D., & Wardana, A. (2018). Kualitas Layanan, Kepercayaan Merek dan Kepuasan Penumpang. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 05 No. 02, ISSN 2355-4721.
- ITDP. (2019). Menata Ulang Transportasi Di Jabodetabek.
- Khaerunnisa, S. H., Malkhamah, S., & Suparna, L. B. (2019). Kemauan Shifting Pelajar Dan Mahasiswa Ke Angkutan Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta (Trans Jogja). Prosiding Seminar Nasional Pascasarjana, Departemen Teknik Sipil FT-UI, Depok.
- Musthofawi, A., Situmorang, R., & Adriana, M. C. (2023). Analisis Karakteristik Pengguna Pada Pemilihan Moda Angkutan Umum Jalur Blok M – Bundaran HI. *Jurnal Penelitian Dan Karya Ilmiah Lembaga Penelitian Universitas Trisakti*, Volume 8, No 1, Hal 73–84, e-ISSN 2541-4275. Doi : <https://doi.org/10.25105/pdk.v8i1.14712>.
- Prakarsa. (2017). Go-Jek: Kemacetan, Informalitas dan Inovasi Transportasi Perkotaan di Indonesia.
- Puritano W.W. & Adithya S. (2018). Rancang Bangun Edugame sebagai Upaya Peningkatan Safety Awareness Penumpang terhadap on Board Behaviour and Carried Things. *Jurnal Teknik ITS* Vol. 7, No. 1, 2337-3520 (2301-928X Print).
- Rachmasari, W., Budiono, I. Z., Putri, S., & Dwiforessa, S. A. (2022). Perancangan Ulang Halte Bus Pada Kawasan Urban dengan Pendekatan Parametrik Bentuk Belah Ketupat dengan Daun Pegagan (Studi Kasus: Halte Bus City Tour Sarinah) . *Jurnal Desain Interior*, Vol. 7, No. 1, eISSN 2549-2985. Doi: 10.12962/j12345678.v7i1.12110.
- Riawan, W. A. (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan. *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol.30, Hal.119-132. <http://dx.doi.org/10.25104/warlit.v30i2.688>.
- Romadlon, F., & Saintika, Y. (2020). Preferensi Pengguna terhadap Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Purwokerto-Purbalingga. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 07 No. 02.
- Sari, M., Saidah, D., & Wahyuni, E. (2018). Dampak Kemacetan di Jalan Tol Brebes Timur. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 05, No. 01. <http://ejournal.stmt-trisakti.ac.id/index.php/jmtranslog>.
- Setiawan, A. (2014). Ruang Ketiga, Konter Hegemoni Dalam Pengembangan Fasilitas Ruang Publik Perkotaan (Studi Kasus Desain Halte Bus Transjakarta). *Jurnal Penelitian Budaya Etnik*, Vol.. XIV, No. 2, ISBN/ISSN 411-7258.

- SKDJPD (1996) Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum.
- SKDJPD (2002) Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap & Teratur
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2000), *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*, 2nd ed., ITB, Bandung.
- TransJakarta. (2019). *Annual Report : Integrating Millions, Connecting Lives*. Dokumen Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta Tahun 2019.
- TransJakarta. (2023). Peta Integrasi Transportasi Umum Jakarta. <https://transjakarta.co.id/peta-rute/>.
- Widowati, A., & Utami, D. N. (2020, December). Utilization of Virtual Laboratory “Calculation of Motor Vehicle Exhaust Emissions” to Study Air Pollution. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 1700, No. 1, p. 012105). IOP Publishing.