

## Analisis Karakteristik Penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung (Whoosh) di Stasiun Halim

Dimas Nu'Man Fadhil<sup>1</sup>, Langas Denny Siahaan<sup>2</sup>, Antika Tiara Shandy<sup>3</sup>

Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

Email: [antikaabbasmayu@gmail.com](mailto:antikaabbasmayu@gmail.com)

**Abstrak.** Di Indonesia saat ini terdapat transportasi baru yang berjenis moda transportasi rel, yaitu berupa Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) atau biasa disebut dengan sebutan *Whoosh*. *Whoosh* menghubungkan wilayah Jakarta dengan wilayah Bandung, pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung adalah salah satu kegiatan Kerjasama Internasional antara Indonesia dengan Tiongkok di bidang sektor transportasi. Dengan adanya hal tersebut penulis ingin meneliti karakteristik penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung (*Whoosh*) di Stasiun Halim, dengan menggunakan metode kuantitatif dan analisis deskriptif berupa penjelasan terkait bagaimana karakteristik penumpang *Whoosh* baik dari segi sosial demografi, ekonomi, dan perjalanannya. Dalam penelitian ini penulis menggunakan 208 sampel sebagai objek penelitian. Karakteristik penumpang berdasarkan sosial demografinya mayoritas berjenis kelamin perempuan, usia 21-35 tahun, pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa, dan rata-rata pendidikan terakhir pada jenjang S1. Karakteristik penumpang berdasarkan ekonominya rata-rata pendapatan perbulan <Rp5.000.000. Karakteristik penumpang berdasarkan perjalanannya mayoritas penumpang berasal dari Jakarta Timur yang berhenti di Stasiun Padalarang dan melanjutkan perjalanan ke Kota Bandung pada hari libur/weekend.

**Kata kunci:** Ekonomi, Karakteristik Penumpang, Perjalanan, Sosial Demografi, *Whoosh*.

**Abstract.** In Indonesia, a new rail-based transportation mode has recently been introduced, namely the Jakarta-Bandung High-Speed Rail (KCJB), commonly known as "Whoosh." Whoosh connects the Jakarta area with Bandung, and the construction of the Jakarta-Bandung HighSpeed Rail is one of the international cooperation projects between Indonesia and China in the transportation sector. Because of that the author want to research the characteristics of passengers of the Jakarta-Bandung High-Speed Rail (Whoosh) at Halim Station, using quantitative methods and descriptive analysis to explain the characteristics of Whoosh passengers in terms of social demographics, economy, and travel patterns. In this study, the author uses 208 samples as research subjects. The passenger characteristics based on social demographics show that the majority are female, aged 21-35 years, students, with an average educational background of a bachelor's degree (S1). The passenger characteristics based on economic factors indicate that the average monthly income is less than IDR 5,000,000. The passenger characteristics based on travel patterns reveal that the majority of passengers come from East Jakarta, stop at Padalarang Station, and continue their journey to Bandung City during holidays or weekends.

**Keywords:** Economy, the characteristics of passanger, travel pattern, social demographics, whoosh

### 1. PENDAHULUAN

Tamin (dalam Viona V. Wakari, 2019) menyebutkan transportasi yaitu suatu sistem yang terdiri atas sarana dan prasarana sistem pelayanan yang memungkinkan adanya suatu pergerakan ke seluruh wilayah sehingga dapat terakomodasinya suatu mobilitas, mobilitas tersebut juga memungkinkan untuk barang dengan akses ke semua wilayah. Transportasi juga dapat didefinisikan sebagai alat yang digunakan oleh manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia atau mesin.

Pada dasarnya transportasi terbagi menjadi beberapa moda, yaitu moda transportasi udara, darat, laut, pipa, dan rel. Setiap moda memiliki ciri khas nya masing-masing dan pastinya memiliki karakteristik penumpang yang berbeda-beda dan disesuaikan oleh kebutuhan masing-masing penumpang. Di era yang modern ini transportasi menjadi poin utama yang dikembangkan oleh beberapa negara, contohnya di Indonesia karena diharapkan dengan adanya transportasi yang semakin berkembang maka dapat menunjang lebih baik kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat. Perkembangan transportasi yang paling diutamakan adalah perkembangan transportasi umum, karena dengan adanya transportasi umum diharapkan tingkat

kemacetan juga semakin berkurang dan mengurangi kadar polusi yang semakin hari semakin tinggi. Kementerian PPN/Bappenas (2019, p. 41) menyebutkan emisi yang tinggi dan dampak biaya kesehatan akibat dari sektor transportasi sudah mencapai 4,2 miliar dolar/tahun.

Adapun pada kajian Bappenas dan Bank Dunia menjelaskan bahwa tiga kota termacet se-Indonesia yaitu Jakarta, Bandung, dan Surabaya (Yuniarti & Erowati, 2022). Hal ini menjadi pemicu agar diadakannya pembangunan transportasi umum yang baik untuk mengurangi tingkat kemacetan terlebih di kota-kota metropolitan seperti Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Dalam penelitian ini akan berfokus pada wilayah Bandung, Bandung dikenal dengan sebutan kota wisata sehingga dalam kondisi akhir pekan, wilayah Bandung sering mengalami kemacetan dikarenakan banyak wisatawan yang berukunjug untuk menikmati keindahan alamnya. Selain itu, dari segi jarak terutama di wilayah sekitarnya seperti Jakarta akses untuk menuju ke kota Bandung tergolong tidak terlalu jauh yaitu bisa ditempuh 2-3 jam via tol. Kondisi tersebut menjadikan mayoritas angkutan pribadi sangat diminati oleh masyarakat terutama pada warga non lokal. Penggunaan kendaraan pribadi sangat tinggi tetapi kondisi jalan di Bandung saat ini tidak terlalu

luas menyebabkan terjadinya kemacetan di ruas jalan terutama wilayah-wilayah yang menjadi akses jalan utama. Berdasarkan GIZ (2018, p. 5) menyebutkan bahwa sekitar 75% penduduk di Bandung mengakses suatu wilayah untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain menggunakan motor, sekitar 20% menggunakan kendaraan roda empat, dan sekitar 5% menggunakan kendaraan umum. Oleh karena itu pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) diharapkan menjadi salah satu upaya untuk mengurangi tingkat kemacetan di Bandung yang sudah cukup tinggi karena lalu lintas penduduk lokal, sehingga diharapkan penduduk non lokal tidak menambah lagi *volume* kemacetan di wilayah Bandung terlebih pada saat waktu libur atau *weekend*.

Di Indonesia saat ini terdapat transportasi baru yang berjenis moda transportasi rel, yaitu berupa Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) atau biasa disebut dengan sebutan *Whoosh*. *Whoosh* menghubungkan wilayah Jakarta dengan wilayah Bandung, pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung adalah salah satu kegiatan Kerjasama Internasional antara Indonesia dengan Tiongkok di bidang sektor transportasi. (Yurianto & Kadri, 2020) menyebutkan kereta cepat diartikan sebagai “kereta yang mampu melaju dengan kecepatan lebih dari 350km/jam”. Pada 16 Oktober 2015,

konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang membentuk PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI), dan konsorsium perusahaan perkeretaapian Tiongkok, melalui Beijing Yawan HSR Co.Ltd membentuk perusahaan patungan yang dinamakan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC). Dalam hal ini KCIC menjadi operator *Whoosh*, diharap mampu memecahkan berbagai permasalahan nasional, salah satunya mengatasi kepadatan arus transportasi Jakarta-Bandung yang selama ini bergantung pada jalan tol Cipularang (Cikampek-Purwakarta-Padalarang) dan Padaleunyi (Padalarang-Cileunyi). Di samping itu, Kereta Cepat *Whoosh* juga menjadi jawaban untuk membangun konektivitas antar kota dan antar kawasan demi pertumbuhan ekonomi wilayah dan nasional.

Rute yang dilayani oleh Kereta Cepat Jakarta Bandung ialah dari Stasiun Halim Perdana Kusuma (Jakarta) sampai menuju Stasiun Tegalluar (Kabupaten Bandung) dengan panjang jalur 142,3 km. Kereta Cepat Jakarta Bandung resmi beroperasi pada 2 Oktober 2023 dengan kecepatan rata-rata 350km/jam dan jarak waktu tempuh sekitar 45 menit sampai ke stasiun paling luar yaitu Stasiun Tegalluar.

Sebelum diresmikan, terdapat uji coba *Whoosh* dengan mengangkut penumpang pada rentang waktu 15-30 September 2023, selama masa uji coba terdapat 49 ribu penumpang yang telah menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung. Nurwijayanti (2024) menyebutkan pada saat 1 bulan pertama pengoperasian kereta *Whoosh* diketahui terdapat peningkatan penjualan tiket kereta *Whoosh* tiap minggu nya, dari yang awalnya sebesar 11.329 tiket meningkat menjadi 20.000 tiket yang terjual dan didapati penambahan jumlah perjalanan yang semula hanya tersedia 14 layanan bertambah menjadi 36 perjalanan. Hingga saat ini rata-rata penumpang perhari Kereta Cepat Jakarta Bandung berkisar antara 18.000-22.000 penumpang per hari (Hasil wawancara dengan GM PT KCIC, Eva Chairunisa, pada tahun 2024).

Dengan adanya hal tersebut, penulis memutuskan untuk melakukan sebuah studi penelitian dengan judul: “Analisis Karakteristik Penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung (*Whoosh*) di Stasiun Halim”.

## 2. LANDASAN TEORI

### 2.1 Karakteristik

Karakteristik berasal dari kata karakter dengan arti tabiat/watak, pembawaan atau kebiasaan yang dimiliki oleh individu yang relative tetap. Moh. Uzer Usman (dalam

Hanifah et al., 2020) menyebutkan karakteristik mengarah kepada karakter atau gaya hidup seseorang serta nilai-nilai yang berkembang secara teratur sehingga tingkah laku menjadi lebih konsisten dan mudah diperhatikan. Karakteristik juga dapat diartikan sebagai kualitas atau identitas yang terdiri dari sosial demografi seperti jenis kelamin, usia, pekerjaan, dan pendidikan terakhir, ras, dan status ekonomi.

## 2.2 Penumpang

Zainal Amsah (dalam jurnal Yohanes Don Bosco & Ika Fathin Resti Martanti, 2023) menjelaskan definisi dari penumpang adalah orang yang bersedia untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang atau badan hukum yang menggunakan moda transportasi yang mereka gunakan. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa penumpang adalah setiap individu atau kelompok yang secara naluri rela untuk membayar biaya angkutan atas moda transportasi yang mereka gunakan terlebih transportasi yang berbayar seperti kereta api, pesawat, kapal, bus, dll.

## 2.3 Sosial Demografi

Lucky et.al (2019, P.1) menjelaskan bahwa demografi adalah “*Demography is the scientific study of human populations in primarily with the respect to their size, their structure (composition) and their development (change)*” dalam bahasa Indonesia berarti ilmu sains yang mempelajari penduduk (suatu wilayah) terutama mengenai jumlah, struktur (komposisi) penduduk dan perkembangannya (perubahannya). Sosial demografi juga dapat dikatakan sebagai ilmu yang mempelajari mengenai kelahiran, kematian, dan perpindahan penduduk.

## 2.4 Ekonomi

Ekonomi berasal dari Bahasa Yunani yang terdiri dari dua kata, yaitu oikos dan nomos. Oikos berarti rumah tangga dan nomor berarti tata dan aturan. Dengan demikian dapat diartikan bahwa ekonomi adalah tata aturan rumah tangga. Ekonomi terdiri atas penghasilan, pembagian, dan pemakaian barang-barang dan kekayaan (Drs.T.Gilarso, 2003, p. 3).

## 2.5 Pergerakan

Beberapa definisi terkait pergerakan dan perjalanan Ortuzar dan Willumén (dalam jurnal Sitorus et al., 2021) antara lain sebagai berikut :

1. Perjalanan didefinisikan sebagai suatu pergerakan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diutamakan pada pergerakan yang menggunakan moda kendaraan bermotor.

2. Pergerakan *Home-Based*, yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa rumah dari pelaku perjalanan merupakan asal maupun tujuan pergerakan.
3. Pergerakan *Non Home-Based* yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa ujung pergerakan bukanlah rumah pelaku pergerakan.
4. Produksi pergerakan (*Trip Production*), didefinisikan sebagai asal dan tujuan dari sebuah pergerakan *home-based* atau sebagai asal dari perjalanan *Non Home-Based*
5. Tarikan pergerakan (*Trip Attraction*), didefinisikan sebagai akhir bukan rumah untuk pergerakan *Home-Based* atau sebagai tujuan dari suatu pergerakan *Non Home-Based*
6. Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*), adalah total jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh rumah tangga dalam suatu zona, Baik *Home-Based* maupun *Non Home-Based*.

## 3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini disusun dengan menggunakan metode kuantitatif, variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel terukur seperti jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan terakhir, asal perjalanan, transportasi menuju Stasiun Halim, tujuan perjalanan, transportasi lanjutan, maksud perjalanan, frekuensi penggunaan moda transportasi, kelas kreta dll.

Penelitian dilakukan di Stasiun KCJB yang berada di Halim Perdanakusuma, waktu penelitian selama 10 hari dari tanggal 29 Juli 2024-7 Agustus 2024. Untuk teknik pengambilan sampel menggunakan rumus *Slovin* sebagai berikut:

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

Keterangan:

- n: Jumlah sampel dan populasi yang akan diteliti  
N: Populasi  
E: tingkat *error* (10%)

Populasi dalam penelitian ini sebesar 18.000-22.000 pnp/hari (Wawancara dengan GM PT.KCIC, Eva Chairunisa, pada tahun 2024). Pengambilan sampel menggunakan *simple random sampling*, dengan rumus di atas maka dibutuhkan 99,54 responden, namun karena peneliti ingin mendapatkan hasil yang lebih akurat maka peneliti memutuskan untuk mengambil sampel berjumlah 208 responden.

### 3.1 Sumber Data

Terdapat dua sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

#### a. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung dari penelitian itu sendiri. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan kuesioner sebagai teknik pengumpulan data primer.

#### b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data pendukung untuk melengkapi data primer, dalam penelitian ini peneliti menggunakan data sekunder berupa studi pustaka yang berasal dari jurnal/artiker, internet, dll yang membahas terkait Kereta Cepat Jakarta Bandung.

### 3.2 Teknik Analisa Data

Dalam penelitian ini pengelolaan data dilakukan dalam bentuk Statistik Deskriptif, yaitu suatu proses yang memberi makna (arti) mengenai survei kuantitatif berupa nilai angka. Dalam penelitian ini maka penulis akan menggambarkan dan menjelaskan data yang sudah terkumpul melalui data dari sampel yang sudah ditentukan sebelumnya lalu ditarik kesimpulan menggunakan metode untuk merepresentasikan data seperti melalui tabel reguler atau distribusi frekuensi, grafik garis atau batang, diagram lingkaran, pictogram, modus, rata-rata, median, variasi kelompok berdasarkanjangkauan dan deviasi. Analisis deskriptif yang dilakukan ialah menggunakan grafik lalu dipilih poin yang paling tinggi angkanya dan dijelaskan lebih rinci terkait poin tersebut.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Uji Validitas

Berdasarkan uji validitas diketahui dengan signifikansi 0,1 dan sampel 208 maka nilai R tabel 0,144. Semua butir pertanyaan memiliki nilai R hitung  $>0,114$  maka dapat disimpulkan semua pertanyaan valid. Untuk skor tertinggi yaitu 0,590 pertanyaan terkait tujuan akhir perjalanan dan skor terendah 0,143 pertanyaan terkait tipe kelas kereta yang digunakan.

### 4.2 Uji Reabilitas

#### Reliability Statistics

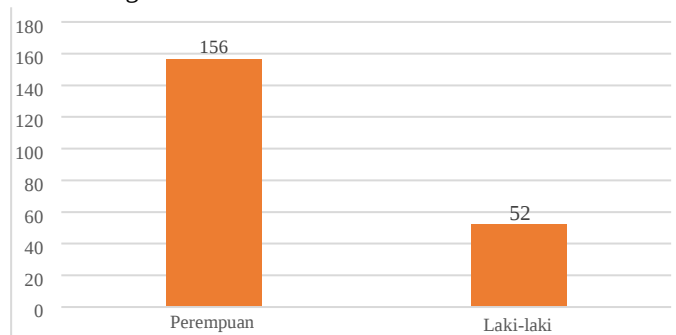
| Cronbach's Alpha | N of Items |
|------------------|------------|
| .616             | 17         |

Dari hasil di atas diperoleh nilai cronbach's alpha 0,616 yang mana dapat disimpulkan reliabel dikarenakan  $>0,6$  dan seluruh pernyataan memiliki tingkat reliabilitas yang baik.

### 4.3 Analisis Karakteristik Sosial Demografi

#### A.1 Jenis Kelamin

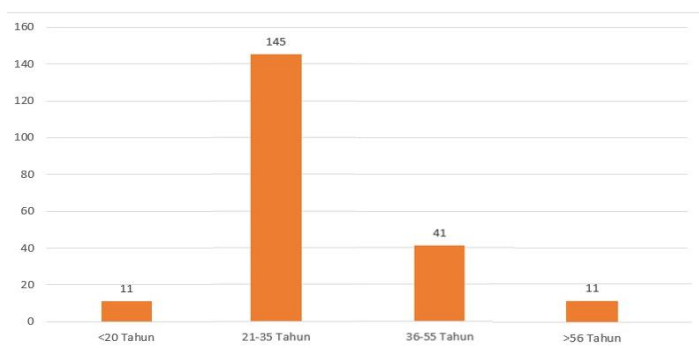
Dari 208 responden yang tersedia didapatkan bahwa sebesar 75% atau sebanyak 156 responden berjenis kelamin Perempuan. Selanjutnya terdapat sebesar 25% atau sebanyak 52 responden berjenis kelamin laki-laki. Hal ini menandakan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung berjenis kelamin perempuan, yang mana dapat ditarik kesimpulan bahwa banyak para perempuan yang lebih senang menggunakan kendaraan umum untuk perjalanan pada jarak jauh dibandingkan dengan laki-laki, terlebih dengan waktu yang cukup singkat yaitu sekitar kurang lebih 45 menit untuk sampai ke Bandung.



Gambar 4. 1 Grafik profil responden menurut jenis kelamin  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

#### A.2 Usia

Berdasarkan profil responden mayoritas usia yang menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung berada pada usia 21-35 tahun sebanyak 69,7% atau 145 responden. Selanjutnya disusul dengan usia 36-55 Tahun sebesar 19,7% atau sebanyak 41 responden yang menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung. Selanjutnya terdapat sebesar 5,3% atau sebanyak 11 responden penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung yang berusia <20 tahun. Selanjutnya yang terakhir terdapat sebesar 5,3% atau sebanyak 11 responden yang menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung pada usia >56 Tahun. Hal ini menandakan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung berusia sekitar 21-35 tahun, yang mana dapat ditarik kesimpulan bahwa banyak para penumpang usia produktif kerja yang menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung dibandingkan usia lainnya, dan juga pada usia tersebut dapat dikatakan bahwa usia yang sering memiliki berita *ter-update* terkait transportasi umum terbaru di Indonesia dan ingin mencobanya.

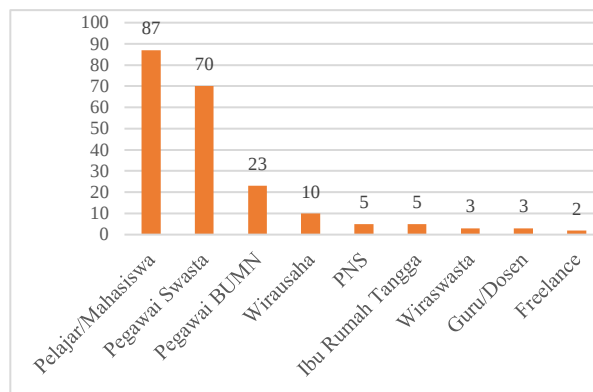


**Gambar 4. 2 Grafik profil responden menurut Usia**

(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### A.3 Pekerjaan

Jumlah terbesarnya adalah pada pelajar atau mahasiswa yaitu dengan persentase sebesar 41,8% atau sebanyak 87 responden. Selanjutnya sebesar 33,7% atau sebanyak 70 responden memiliki pekerjaan sebagai pegawai swasta. Selanjutnya disusul dengan pegawai BUMN sebesar 11,1% atau sebanyak 23 responden. Selanjutnya disusul dengan wirausaha sebesar 4,8% atau sebanyak 10 responden. Selanjutnya disusul dengan PNS dan IRT yang masing-masing sebesar 2,4% atau sebanyak 5 responden. Selanjutnya terdapat guru/dosen dan wiraswasta yang masing-masing sebesar 1,4% atau sebanyak 3 responden. Selanjutnya terdapat pekerja *freelance* sebesar 1% atau sebanyak 1 responden. Hal ini menandakan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa, yang mana dapat ditarik kesimpulan bahwa banyak para



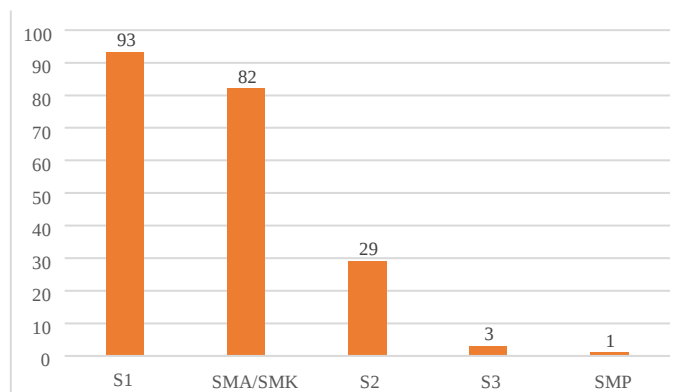
pelajar/mahasiswa yang menggunakan Kereta Cepat Jakarta Bandung sebagai pilihan moda untuk ke Bandung.

**Gambar 4. 3 Grafik profil responden menurut pekerjaan**

(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### A.4 Pendidikan Terakhir

Berdasarkan survey yang dilakukan didapatkan bahwa terdapat beberapa responden yang memiliki berbagai macam jenis jenjang pendidikan terakhir. Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung berpendidikan S1 sebesar 44,7% atau sebanyak 93 responden. Selanjutnya berpendidikan SMA/SMK sebesar 39,4% atau sebanyak 82 responden. Selanjutnya disusul dengan berpendidikan terakhir S2 sebesar 13,9% atau sebanyak 29 responden. Selanjutnya berpendidikan terakhir S3 sebesar 1,4% atau sebanyak 3 responden. Selanjutnya berpendidikan terakhir SMP sebesar 0,5% atau sebanyak 1 responden. Hal ini menandakan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki pendidikan terakhir pada jenjang S1, yang mana dapat disimpulkan bahwa orang-orang yang menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki karakteristik penumpang yang baik dalam segi pendidikan.



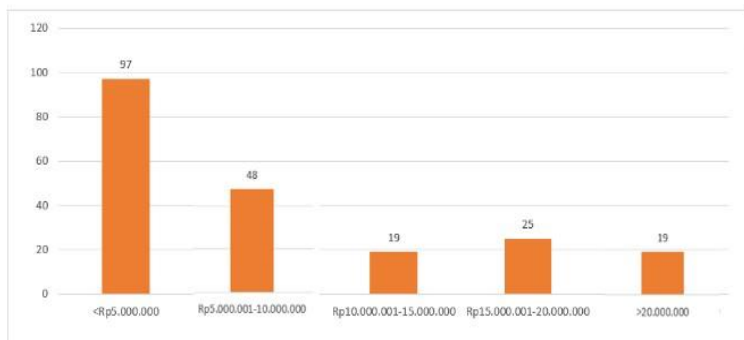
**Gambar 4. 4 Grafik profil responden menurut pendidikan terakhir**

(Sumber: data diolah oleh peneliti)

#### 4.4 Analisis Karakteristik Ekonomi

##### B.1 Pendapatan Perbulan

Mayoritas para penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung berpenghasilan <Rp5.000.000 perbulan sebesar 46,6% atau sebanyak 97 responden. Selanjutnya Sebesar 23,1% atau sebanyak 48 responden berpenghasilan Rp5.000.001-10.000.000 perbulan. Selanjutnya terdapat 9,1% atau sebanyak 19 responden yang berpenghasilan Rp10.000.001-15.000.000 perbulan. Selanjutnya terdapat 12% atau sebanyak 25 orang yang berpenghasilan Rp15.000.001-20.000.000 perbulan. Selanjutnya sebesar 9.1% atau sebanyak 19 orang yang berpenghasilan >20.000.000 perbulan. Hal ini menandakan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki penghasilan rata-rata <Rp5.000.000, yang mana dapat disimpulkan bahwa orang-orang yang menaiki Kereta Cepat Jakarta Bandung dapat dijangkau oleh orang-orang yang berpenghasilan cukup.

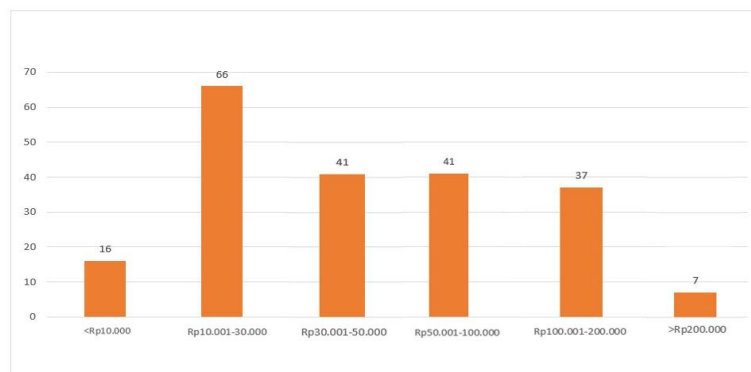


**Gambar 4. 5 Grafik responden menurut pendapatan perbulan**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

##### B.2 Biaya dari Tempat Asal sampai ke Stasiun Halim

Mengeluarkan biaya <Rp10.000 sebesar 7,7% atau sebanyak 16 responden. Selanjutnya biaya Rp10.001-30.000 sebesar 31,7% atau sebanyak 66 responden. Selanjutnya biaya untuk masing-masing yang berjumlah Rp30.001-50.000 dan Rp50.001-100.000 sebesar 19,7% atau sebanyak 41 responden. Selanjutnya biaya Rp100.001-200.000 sebesar 17,8% atau sebanyak 37 responden. Selanjutnya biaya >Rp200.000 sebesar 3,4% atau sebanyak 7 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung mengeluarkan biaya yang cukup murah dari tempat asal sampai ke Stasiun Halim yaitu sebesar Rp10.001-30.000, yang mana berdasarkan keterangan dari grafik asal perjalanan penumpang (Gambar 4.10) yang mana mayoritas berasal dari Jakarta Timur, maka dapat disimpulkan bahwa memang membutuhkan biaya yang terjangkau untuk ke Stasiun Halim yang mana Stasiun KCJB Halim berada di Jakarta Timur.

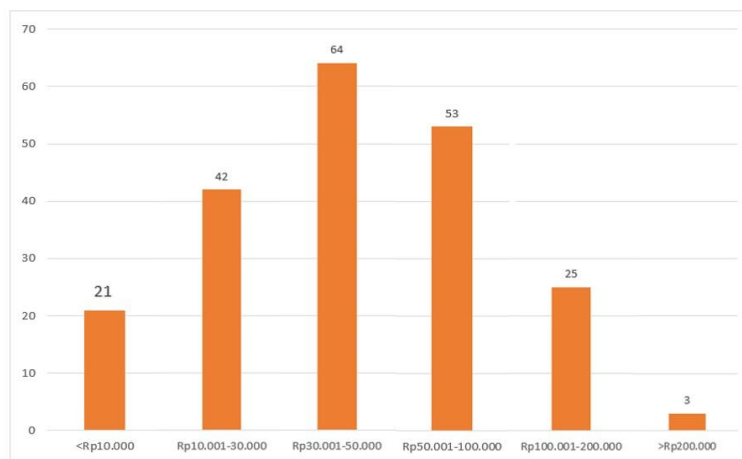
**Gambar 4. 6 Grafik responden menurut biaya dari tempat**



asal menuju Stasiun Halim  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

##### B.3 Biaya dari Stasiun Pemberhentian ke Lokasi Tujuan

Mengeluarkan biaya <Rp10.000 sebesar 10,1% atau sebanyak 21 responden. Selanjutnya mengeluarkan biaya



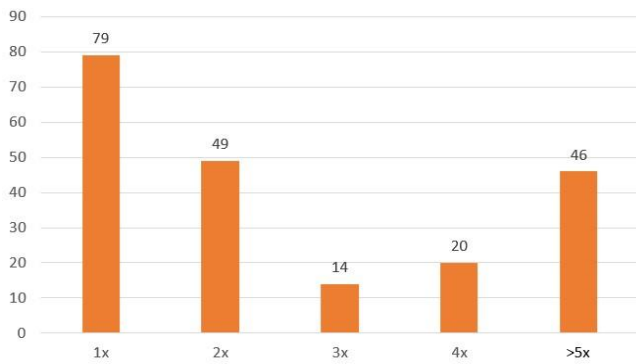
Rp10.001-30.000 sebesar 20,2% atau sebanyak 42 responden. Selanjutnya mengeluarkan biaya Rp30.001-50.000 sebesar 30,8% atau sebanyak 64 responden. Selanjutnya mengeluarkan biaya Rp50.001-100.000 sebesar 25,5% atau sebanyak 53 responden. Selanjutnya mengeluarkan biaya Rp100.001-200.000 sebesar 12% atau sebanyak 25 responden. Selanjutnya mengeluarkan biaya >Rp200.000 sebesar 1,4% atau sebanyak 3 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung mengeluarkan biaya yang cukup murah dari Stasiun pemberhentian sampai ke tempat tujuan yaitu sebesar Rp30.001-50.000, yang mana sesuai karena rata-rata para penumpang bepergian ke kota Bandung yang mana membutuhkan biaya sekitar Rp30.001-50.000 apabila menggunakan Ojek Online.

**Gambar 4. 7 Grafik responden menurut biaya dari Stasiun henti ke lokasi tujuan**

(Sumber: data diolah oleh peneliti)

#### B.4 Frekuensi menggunakan Whoosh

Mayoritas penumpang *whoosh* pernah menaiki *whoosh* 1x sebesar 38% atau sebanyak 79 Responden. Selanjutnya pernah menaiki *whoosh* 2x sebesar 23,6% atau sebanyak 49 responden. Selanjutnya pernah menaiki *whoosh* 3x sebesar 6,7% atau sebanyak 14 responden. Selanjutnya pernah menaiki *whoosh* 4x sebesar 9,6% atau sebanyak 20 responden. Selanjutnya pernah menaiki *whoosh* >5 kali sebesar 14,9% atau 31 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung pernah menaiki *whoosh* setidaknya 1x dalam waktu 10 bulan terakhir sejak *Whoosh* beroperasi, yang mana dapat disimpulkan bahwa hal tersebut menjadi bagian dari suatu pengalaman untuk menaiki transportasi baru (*for Experience moment*).

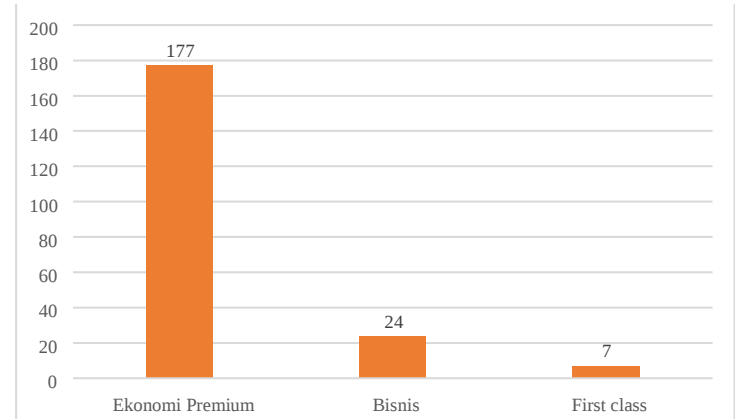


**Gambar 4. 8 Grafik responden menurut frekuensi menggunakan whoosh**

(Sumber: data diolah oleh peneliti)

#### B.5 Tipe kelas kereta yang digunakan

Mayoritas penumpang *whoosh* pernah menaiki *whoosh* dengan tipe kelas kereta ekonomi Premium sebesar 85,1% atau sebanyak 177 Responden. Selanjutnya sebesar 11,5% atau sebanyak 24 responden menaiki kereta *whoosh* dengan tipe Bisnis. Selanjutnya sebesar 3,4% atau sebanyak 7 responden menggunakan tipe kelas kereta *First Class*. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung menaiki *Whoosh* dengan tipe kelas yang paling murah yaitu Ekonomi Premium sebesar 85,1% atau sebanyak 177 responden. Untuk kapasitas kelas ekonomi memang lebih banyak dibanding kelas lainnya, yaitu 555 seat.



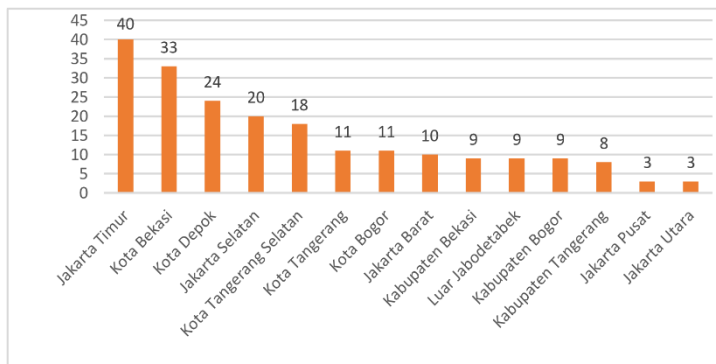
**Gambar 4. 9 Grafik responden menurut berapa kali menggunakan whoosh**

(Sumber: data diolah oleh peneliti)

#### 4.5 Analisis Karakteristik Perjalanan

##### C.1 Asal Perjalanan

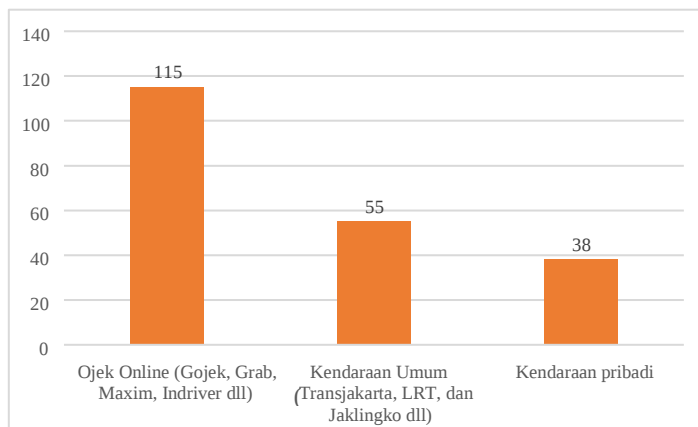
Terdapat beberapa responden yang berasal dari Jakarta Timur sebesar 19,2% atau sebanyak 40 responden. Selanjutnya berasal dari Kota Bekasi sebesar 15,9% atau sebanyak 33 responden. Selanjutnya berasal dari Kota Depok sebesar 11,5% atau sebanyak 24 Responden. Selanjutnya berasal dari Kota Jakarta Selatan sebesar 9,6% atau sebanyak 20 responden. Selanjutnya berasal dari Kota Tangerang Selatan sebesar 8,7% atau sebanyak 18 responden. Selanjutnya berasal dari Kota Tangerang dan Kota Bogor masing-masing sebesar 5,3% atau sebanyak 11 responden. Selanjutnya berasal dari kota Jakarta Barat sebesar 4,8% atau sebanyak 10 responden. Selanjutnya berasal dari Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bogor, dan Luar Jabodetabek masing-masing sebesar 4,3% atau 9 responden. Selanjutnya berasal dari Kabupaten Tangerang sebesar 3,8% atau sebanyak 8 responden. Selanjutnya berasal dari Jakarta Pusat dan Jakarta Utara masing-masing sebesar 1,4% atau sebanyak 3 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung di Stasiun Halim berasal dari Jakarta Timur, yang mana Stasiun Kereta Cepat Jakarta Bandung di Stasiun Halim juga berada Halim Perdanakusumah, Kecamatan Makassar, Jakarta Timur.



**Gambar 4. 10 Grafik responden menurut asal perjalanan responden**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.2 Transportasi Menuju Stasiun Halim

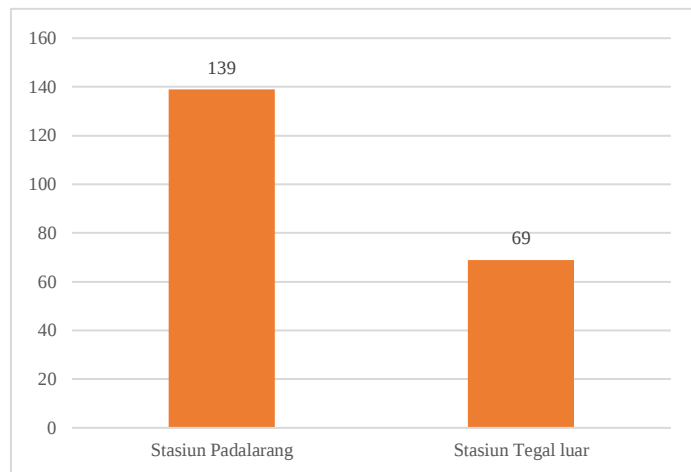
Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung bepergian menuju Stasiun Halim menggunakan kendaraan ojek *online* sebesar 55,3% atau sebanyak 115 responden. Selanjutnya menggunakan kendaraan umum sebesar 26,4% atau sebanyak 55 responden. Selanjutnya menggunakan kendaraan pribadi sebesar 18,3% atau sebanyak 38 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung menggunakan ojek *online* untuk ke Stasiun Halim dikarenakan lebih efektif dan efisien, selain itu karena mayoritas penumpang berasal dari Jakarta Timur sehingga sangat terjangkau untuk menggunakan ojek *online*.



**Gambar 4. 11 Grafik responden menurut transportasi menuju Stasiun Halim**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.3 Tujuan Stasiun Pemberhentian

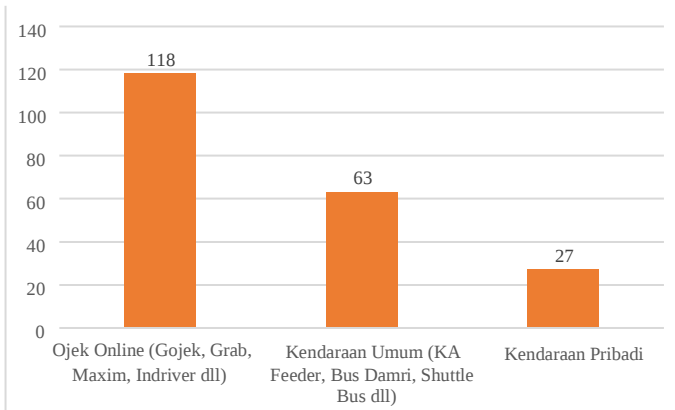
Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki tujuan Stasiun pemberhentian di Stasiun Padalarang yaitu sebesar 66,8% atau sebanyak 139 Responden. Selanjutnya sebesar 33,2% atau sebanyak 69 Responden memiliki tujuan Stasiun pemberhentian di Stasiun Tegalluar. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung berhenti di Stasiun Padalarang, yang mana Stasiun Padalarang sangat dekat dengan Kota Bandung. Seperti yang diketahui mayoritas pengguna *whoosh* untuk kebutuhan rekreasi jadi sangat mudah untuk menuju lokasi tujuan akhir jika turun di Stasiun Padalarang.



**Gambar 4. 12 Grafik responden menurut tujuan Stasiun pemberhentian**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.4 Transportasi lanjutan dari Stasiun Pemberhentian

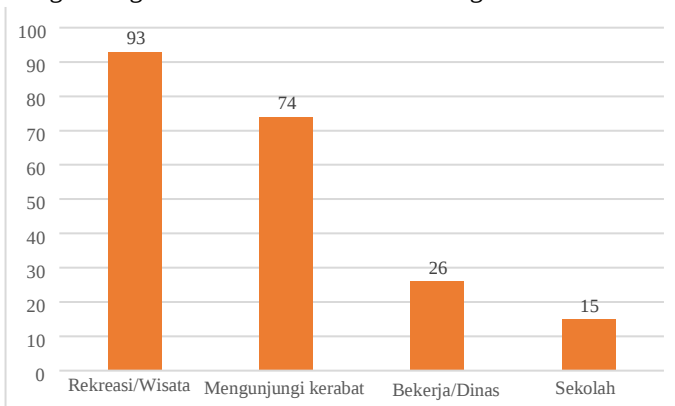
Terdapat beberapa responden yang melanjutkan perjalanan dari Stasiun pemberhentian menuju tujuan akhir menggunakan moda transportasi yang mayoritas ojek *online*, yaitu sebesar 56,7% atau sebanyak 118 responden. Selanjutnya menggunakan kendaraan umum sebesar 30,3% atau sebanyak 63 responden. Selanjutnya menggunakan kendaraan pribadi sebesar 13% atau sebanyak 27. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung melanjutkan perjalanan menggunakan ojek *online* dikarenakan lebih efektif dan efisien. Diketahui banyak penumpang *Whoosh* yang ingin berekreasi sehingga membutuhkan waktu yang cepat untuk sampai ke lokasi akhir tujuan yaitu dengan menggunakan transportasi ojek *online*, walaupun sudah disediakan *feeder*, tetapi terdapat beberapa penumpang yang menggunakan ojek *online* untuk mempercepat waktu, karena *headway feeder* kereta cepat sekitar 30 menit.



**Gambar 4. 13 Grafik responden menurut transportasi lanjutan dari Stasiun henti**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.5 Maksud Perjalanan

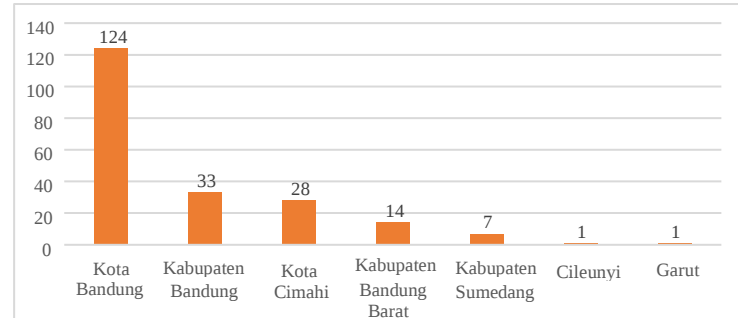
Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki maksud perjalanan untuk rekreasi atau wisata sebesar 44,7% atau sebanyak 93 responden. Selanjutnya untuk mengunjungi kerabat sebesar 35,6% atau sebanyak 74 responden. Selanjutnya untuk bekerja/dinas sebesar 12,5% atau sebanyak 26 responden. Selanjutnya untuk sekolah sebesar 7,2% atau sebanyak 15 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung menggunakan *Whoosh* untuk rekreasi/wisata yang mana memang diketahui wilayah Bandung merupakan salah satu tempat wisata yang banyak digemari oleh orang-orang di luar wilayah Bandung karena keindahan alamnya. Bahkan sebelum adanya transportasi kereta cepat ini, banyak orang-orang di luar Bandung yang bepergian ke Bandung dengan tujuan rekreasi menggunakan kendaraan pribadi melalui jalan tol yang menghubungkan antara Jakarta dan Bandung.



**Gambar 4. 14 Grafik responden menurut maksud perjalanan**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.6 Kemanakah tujuan akhir perjalanan

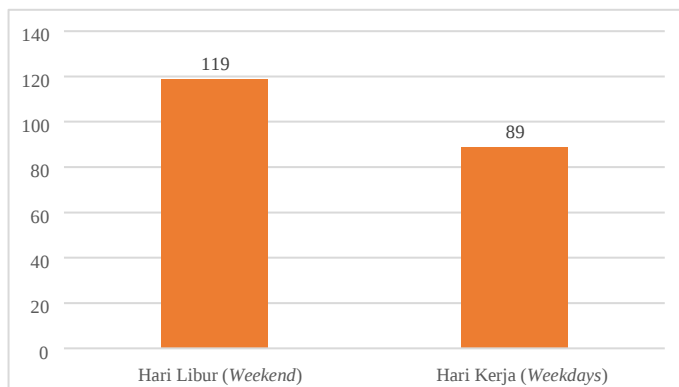
Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung memiliki tujuan perjalanan menuju Kota Bandung sebesar 59,6% atau sebanyak 124 responden. Selanjutnya menuju Kota Bandung sebesar 15,9% atau sebanyak 33 responden. Selanjutnya menuju Kota Cimahi sebesar 13,5% atau sebanyak 28 responden. Selanjutnya menuju Kabupaten Bandung Barat sebesar 6,7% atau sebanyak 14 responden. Selanjutnya menuju Kabupaten Sumedang sebesar 3,4% atau sebanyak 7 responden. Selanjutnya menuju Cileunyi dan Garut masing-masing sebesar 0,5% atau sebanyak 1. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung bertujuan untuk ke Kota Bandung, yang mana diketahui Kota Bandung sebagai pusat di wilayah Bandung seperti wilayah-wilayah yang terkenal, Jalan Braga dan Asia Afrika yang tersedia banyak destinasi untuk berlibur.



**Gambar 4. 15 Grafik responden menurut tujuan akhir perjalanan responden**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.7 Hari Perjalanan

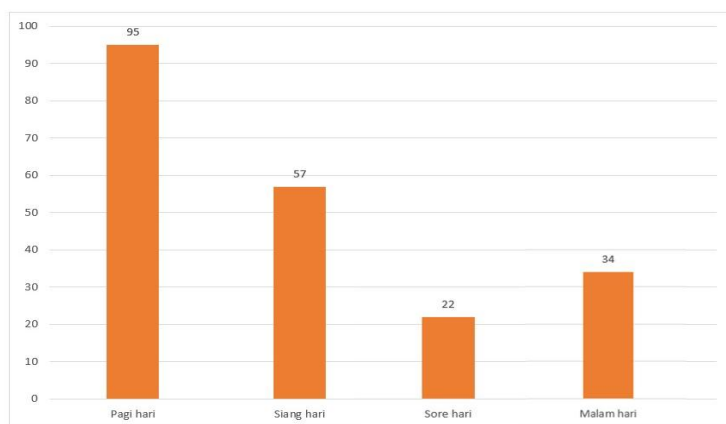
Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung melakukan perjalanan pada hari libur yaitu sebesar 57,2% atau sebanyak 119 responden. Selanjutnya penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung melakukan perjalanan pada hari Kerja sebesar 42,8% atau sebanyak 89 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung pergi ke Bandung pada saat hari libur dengan maksud untuk rekreasi atau wisata, berdasarkan penjelasan pada poin sebelumnya yang relevan.



**Gambar 4. 16 Grafik responden menurut hari perjalanan**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

### C.8 Waktu Perjalanan

Mayoritas penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung melakukan perjalanan pada waktu pagi hari sebesar 45,7% atau sebanyak 95 responden. Selanjutnya pada siang hari sebesar 27,4% atau sebanyak 57 responden. Selanjutnya pada sore hari sebesar 10,6% atau sebanyak 22 responden. Selanjutnya pada malam hari sebesar 16,3% atau sebanyak 34 responden. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna Kereta Cepat Jakarta Bandung pergi Ke Bandung pada waktu pagi hari, yang mana pada poin sebelumnya diketahui bahwa rata-rata perjalanan ke Bandung pada hari libur dan pergi pada waktu pagi hari karena ingin menghabiskan waktu liburan di Bandung lebih lama atau dari Pagi Hari.



**Gambar 4. 17 Grafik responden menurut waktu perjalanan**  
(Sumber: data diolah oleh peneliti)

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang didapatkan oleh penulis pada penelitian ini ialah:

1. Karakteristik Penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung berdasarkan sosial demografinya memiliki karakteristik jenis kelamin mayoritas perempuan, dengan usia 21-35 tahun, pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa, dan rata-rata memiliki pendidikan terakhir pada jenjang S1.
2. Karakteristik penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung berdasarkan ekonominya memiliki karakteristik pendapatan dengan rata-rata <Rp5.000.000 perbulan, mampu mengeluarkan biaya perjalanan dari asal-stasiun halim sekitar Rp10.001-30.000, mampu mengeluarkan biaya perjalanan dari Stasiun pemberhentian ke tujuan akhir sekitar Rp30.001-50.000. Rata-rata menggunakan *whoosh* sebanyak 1x sebagai pengalaman menggunakan moda transportasi kereta yang terbaru di Indonesia, dan memilih tipe kelas yang dapat dikatakan terjangkau yaitu tipe kelas Ekonomi Premium yang berkisar Rp200.000-300.000/seat.
3. Karakteristik penumpang Kereta Cepat Jakarta Bandung berdasarkan Perjalanannya memiliki karakteristik mayoritas penumpang berasal dari Jakarta Timur yang menggunakan moda untuk menuju Stasiun Halim dengan ojek *online* dan berhenti di Stasiun Padalarang yang melanjutkan perjalanan sampai ke tujuan akhir menggunakan ojek *online* lagi. Mayoritas para penumpang bepergian untuk rekreasi atau wisata yang mana banyak bepergian ke Kota Bandung pada hari libur atau *weekend* di waktu pagi hari.

### 5.2 Saran

Saran yang dapat disampaikan pada penelitian ini ialah:

1. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat menjadi hal yang perlu diperhatikan kembali bagi pemangku kepentingan atau instansi terkait untuk menyelaraskan pengoperasi *Whoosh* agar permintaan di hari libur dan hari kerja tidak terlalu berbeda jauh, dikarenakan belum genap 1 tahun beroperasi dapat dilihat bahwa mayoritas penumpang menggunakan *whoosh* sebagai *experience* bukan untuk kegiatan sehari-hari bepergian dari Jakarta-Bandung atau sebaliknya.
2. Penelitian ini perlu diperluas dengan penelitian lanjutan yang akan membahas topik yang sama ketika *whoosh* sudah beroperasi lebih dari 1 tahun, apakah mengalami perubahan atau tidak.

3. Karena keterbatasan waktu, tenaga dll diharapkan kedepannya bagi peneliti yang akan melanjutkan penelitian terkait untuk menambah jumlah responden agar lebih merata karakteristik penumpangnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Drs.T.Gilarso. (2003). *Pengantar Ilmu Ekonomi Mikro*.
- GIZ. (2018). *Final Report Feasibility Study for BRT in Bandung Volume I Main Report. I*.
- Hanifah, H., Susanti, S., & Adji, A. S. (2020). Perilaku Dan Karakteristik Peserta Didik Berdasarkan Tujuan Pembelajaran. *Manazhim*, 2(1), 105–117. <https://doi.org/10.36088/manazhim.v2i1.638>
- Kementerian PPN/Bappenas. (2019). *Proyek Prioritas Strategis. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024*, 313.
- Lucky Radita Alma, S.KM., M. P. (2019). *Penulis: Lucky Radita Alma, S.KM., M.PH*.
- Nurwijayanti, U. (2024). Daya Tarik Penumpang terhadap Transportasi Kereta Cepat Whoosh. *Jurnal UT*, 1(1), 1–10.
- Sitorus, B., Natalia, C., Irpan, T., & Sitorus, H. (2021). *Kebutuhan Angkutan Umum dan Peningkatan Jalan Guna Meningkatkan Perekonomian Masyarakat di Kecamatan Sebangau Kuala The Need for Public Transportation and Road Improvement in Order to Improve the Economy of the Community in the District Sebangau Kuala*. 08(02).
- Viona V. Wakari, O. H. A. R. & V. H. M. (2019). Daya Dukung Layanan Angkot Berdasarkan Jarak Jangkauan Masyarakat Terhadap Jalur Trayek Di Kota Manado. *Jurnal Spasial*, 6(3), 554–560.
- Yohanes Don Bosco, & Ika Fathin Resti Martanti. (2023). Analisis Dampak Pandemi Covid 19 Terhadap Pergerakan Jumlah Penumpang Di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang. *Jurnal Publikasi Ekonomi Dan Akuntansi*, 3(1), 6–11. <https://doi.org/10.51903/jupea.v3i1.632>
- Yuniarti, N. G., & Erowati, D. (2022). Implementasi Kebijakan Trans Metro Bandung ( Tmb ) Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Bandung Tahun 2022 Policy Implementation of the Trans Metro Bandung ( Tmb ) Program To Overcome Congratulations in the City of Bandung in 2022. *Sosiohumaniora*, 1(2), 1–18.
- Yurianto, Y., & Kadri, T. (2020). Identifikasi Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Proyek Infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Indonesian Journal of Construction Engineering and Sustainable Development (Cesd)*, 3(1), 35–41. <https://doi.org/10.25105/cesd.v3i1.8022>