

INSTITUT STUDI TRANSPORTASI

Press Release

“REVIU 1 TAHUN KERETA API BANDARA AKANKAH MAMPU MENGURAIKAN KEPADATAN LALU LINTAS JALAN ?”

Kemacetan Lalu Lintas di Kawasan Bandara Soetta Total perjalanan di Jabodetabek tahun 2015 sebesar 47,5 juta/hari (Sumber BPTJ), pergerakan ini termasuk arah asal-tujuan (O/D) ke Bandara Soetta. Peningkatan pelayanan transportasi yang terintegrasi melayani perjalanan penduduk Jabodetabek yang saat ini mencapai 47, 5 juta perjalanan perharinya harus dapat diwujudkan dengan target capaian tersusun dalam Indikator Kriteria Utama (IKU) diantaranya pengguna kendaraan pribadi beralih ke angkutan umum sebesar 40% pada tahun 2019 dan 60% pada tahun 2029.

Genap 1 tahun KA Bandara per 2 Januari 2018 telah dioperasikan oleh PT Railink, saat ini terdapat slot 70 perjalanan kereta dari 82 slot yang tersedia. Apabila 1 rangkaian sarana KA Bandara SF6 eksisting berkapasitas 272 orang penumpang, maka total per hari mampu memuat 19.040 penumpang dari Bekasi-Jakarta - Bandara Soetta PP. Namun hingga November 2018 okupansi penggunaannya pada hari biasa 2.700 - 3.000 pnp, hari jumat bisa 4.700-5.000 pnp dan hari Sabtu Minggu sekitar 2.000 - 2.500 pnp (Sumber: PT Railink). Bila kita ambil angka paling banyak per hari 5.000 pnp okupansi keterisian masih 26%, belum ada LF 30% (bila 60% produksi normal). Okupansi 26% ini masih jauh dari harapan, orang berpindah dari penggunaan kendaraan pribadi kepada transportasi berbasis rel menuju/dari Bandara Soetta.

Dirunut dengan menggunakan analogi matematis bila penumpang KA Bandara dengan angka 20.000 / hari (optimis dari 19.040 pnp di atas), maka equivalen dengan:

1. 10.000 kendaraan bermotor roda-2 (2 penumpang), atau
2. 5.000 mobil SUV/MPV (4 penumpang / mobil), atau
3. 500 bus (40 penumpang/bus).

Namun dalam hal ini moda transportasi kereta api tidak dapat berdiri sendiri dalam melayani pengguna bila ingin okupansi penggunaannya bertambah, maka di setiap stasiun pemberhentian kereta api tetap diperlukan integrasi moda angkutan umum darat lain (angkota, bus feeder, dan taksi). Jadi dalam hal ini tetap diperlukan sinergi strategis untuk integrasi antar moda dengan angkutan umum darat lain yang berbasis jalan raya.

Setiap hari pergerakan penumpang mencapai 150.000 yang datang ke Bandara Soetta di hari normal. Peakhour lebih dari 200.000 penumpang pada hari libur seperti Lebaran dan Natal. Bila angka optimis penumpang KA bandara 20.000/ hari maka akan mengurangi kepadatan ke arah bandara sebesar 10-14%.

Pemerintah berkewajiban memberikan apresiasi dan menjaga masyarakat yang menggunakan transportasi massal/KA karena agar tetap menggunakan transportasi publik dan tidak lagi menggunakan kendaraan pribadi, dengan keuntungan sebagai berikut:

1. Mengurangi emisi karbon di alam
2. Men

urangi kepadatan jalan raya (lalu lintas lancar)

3.

Mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, dan

4.

Mengurangi penggunaan BBM di jalan raya

Permasalahan dari reuiu 1 tahun dan evaluasi KA Bandara: 1. Masih rendahnya tingkat keterisian (load factor) KA Bandara karena lemahnya perencanaan makro dan mikro sehingga kurang kurang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya yang dapat memudahkan pengguna untuk berpindah moda.

2. Tidak adanya sinkronisasi kebijakan antar BUMN Transportasi yang dapat saling mendukung untuk berpindahnya dari mobil pribadi ke angkutan KA Bandara, seperti misalnya adanya perluasan ruang parkir di Bandara Soetta yang sebetulnya justru mendorong masyarakat untuk lebih banyak menggunakan mobil pribadi daripada menggunakan angkutan umum massal.

3. Lemahnya perencanaan tersebut terlihat dari keberadaan destinasi KA di stasiun Bandara Soetta yang hanya ada di satu titik saja kemudian pengguna dihantarkan dengan feeder skytrain menuju terminal 1, 2 dan 3, menyebabkan publik juga enggan menggunakan KA Bandara karena dianggap terlalu merepotkan apabila dan kurang efisien, terlebih bila membawa bagasi yang banyak.

4. KA Bandara tidak bisa point to point seperti halnya mobil pribadi atau taxi. Bahkan dengan dengan angkutan umum berbasis bus yang dapat mengantarkan penumpang sampai ke depan terminal keberangkatan mauun menjemput di depan terminal kedatangan, KA Bandar memerlukan waktu yang lebih lama untuk menuju ke terminal pemberangkatan maupun dari terminal pemberangkatan menuju ke stasiun.

5. Minimnya informasi/petunjuk di setiap terminal Bandara Soetta untuk menggunakan KA Bandara di Terminal-terminal Bandara Soetta.

6. Diperlukan konsep integrasi satu simpul terminal untuk koneksitas antar moda yang saling menguntungkan antara moda perkeretaapian, darat dan udara di dalam Kawasan Bandara Soetta.

7. Adanya rekayasa lalu lintas ganjil – genap di Jalan Sudirman dan MH Thamrin pada waktu pagi dan sore dapat mengurangi akses calon pengguna KA Bandara menuju ke Stasiun Sudirman Baru, mengingat pengguna KA Bandara Soetta sendiri paling banyak pada waktu pagi dan sore hari.

8. Rencana Pemprov DKI Jakarta untuk menutup Jalan Blora yang akan dijadikan sebagai area pedestrian /RTH di area stasiun MRT juga dikhawatirkan akan mematikan akses menuju ke Stasiun Sudirman Baru. Calon pengguna KA Bandara yang menggunakan kendaraan pribadi tidak memiliki akses masuk ke kawasan Stasiun Sudirman Baru.

9. Diharapkan, pembangunan infrastruktur transportasi massal yang ada di wilayah DKI Jakarta tidak saling membunuh atau mematikan moda yang lain, tapi justru saling melengkapi dan bersinergi sehingga dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum massal, termasuk KA Bandara pada saat menuju/dari Bandara Soetta.

10. Perlu studi sesuai platform transportasi secara makro dengan mengevaluasi beroperasinya KA Bandara dan aspek lalu lintas di lini Jabodetabek untuk peranannya mengurangi kepadatan lalu

lintas jalan menuju Bandara Soetta (SHIA).

PenutupDemikian press release diskusi INSTRAN 9 Januari 2019, semoga operasi KA Bandara tetap dapat dilaksanakan dengan baik dan mendapat dukungan semua pihak dalam rangka turut berpartisipasi mewujudkan transportasi publik aman, selamat, lancar, tertib, terjangkau, sehat, dan berdaya saing tinggi.

Jakarta, 9 Januari 2019

Deddy HerlambangINSTITUT STUDI TRANSPORTASI