

KAJIAN EVALUASI PENGOPERASIAN ANGKUTAN PEMADU MODA DI BANDARA HANG NADIM BATAM

Rosita Sinaga*)

Rita**)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Hang Nadim Airport began operations on August 9, 1965, located in Big Stone area about 20 km from downtown Batam can accommodate 18 (eighteen) wide-bodied aircraft like Boeing 767 and has the longest runway in Indonesia which is 4025 meters. Movement of passengers on average 6,000 people/day, with 42 flights/day. To improve air transport services after getting of the plane towards the ultimate goal, the Hang Nadim Airport in cooperation with PT. Damri in order to improve services, especially for passenger air transportation that will melanjutkan journey towards the ultimate goal in Batam that is by adding alloying modes of transport other than taxis and motor vehicle (motorcycle taxis). Damri buses started operating on December 5, 2008, and is still running but not according to what was expected because as the location of parking too far from the gate making it difficult for passengers to board buses and schedules referred to (headway) and things that can diantisipasi this is because the number of bus fleet is too small. To peningkatan services necessary to the addition of the bus fleet and the addition of routes / new routes, especially to human settlements in the area of Batam.

Key Words: Operation of, Bus transport Damri

PENDAHULUAN

Bandara merupakan tempat sarana dan prasarana untuk memudahkan dan melancarkan arus angkutan penumpang dan barang sejak dari kedatangan sampai meninggalkan bandara. Keberhasilan suatu bandar udara dalam melakukan fungsi dan perannya adalah tergantung dari sejauhmana bandar udara tersebut dapat dengan baik mendukung seluruh pengoperasian angkutan udara guna memenuhi tuntutan pengguna jasa, prasarana dan fasilitas bandara internasional, dikelola oleh PT (Persero) Angkasa Pura II merupakan BUMN yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa keselamatan

penerbangan. Fasilitas pelayanan penunjang lainnya adalah tersedianya angkutan umum antara lain Bus Damri, taksi, dan kendaraan bermotor/ojek.

Seiring dengan semakin murahnya tarif penerbangan di Indonesia, mengakibatkan jumlah penumpang yang lalu lalang melalui bandara semakin bertambah, pertambahan ini tentunya mengakibatkan jumlah pengguna jasa angkutan pepadu moda dari dan menuju bandara mengalami peningkatan. Kondisi pergerakan orang yang datang maupun yang berangkat melalui angkutan udara dan laut di Pulau Batam dapat dikatakan sangat

sibuk, jumlah rata-rata penumpang pesawat 6.000 orang/hari, dengan 42 penerbangan/hari, jumlah ini diperkirakan akan meningkat karena banyaknya orang bepergian ke Negara Singapura dan Malaysia melalui Pulau Batam.

Undang-Undang No.1/2009 menjelaskan bahwa bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan kenyamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Dari uraian di atas, maka yang menjadi masalah adalah sejauhmana pengoperasian Bus Damri sebagai angkutan pepadu moda di Bandara Hang Nadim, dan bagaimana persepsi masyarakat terhadap Bus Damri sebagai angkutan pepadu moda di Bandara Hang Nadim Batam?

Maksud kajian ini adalah untuk mengetahui sejauhmana pengoperasian Bus Damri sebagai Angkutan Pepadu Moda selain taksi di Bandara Hang Nadim Batam untuk meneruskan perjalanan menuju tujuan akhir dan sebaliknya. peningkatan pelayanan di Bandara Hang Nadim.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian transportasi

Pelayanan transportasi merupakan salah satu jenis produk jasa, sedangkan permintaan jasa angkutan timbul karena adanya permintaan akan kebutuhan atau kegiatan yang lain, seperti perpindahan orang atau

barang apabila terjadi perbedaan tempat asal dengan tempat tujuan, oleh sebab itu transportasi dapat memberikan nilai bagi sesuatu yang diangkut dan memberikan nilai tambah manfaat terhadap orang atau barang yang diangkut. Nilai ini dapat diperoleh apabila orang atau barang yang diangkut dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

a. Pengertian tingkat pelayanan jasa transportasi menurut Vukan R. Vuchie (1981) tingkat pelayanan merupakan elemen dasar terhadap penampilan komponen-komponen transportasi, sehingga pelaku perjalanan tertarik untuk menggunakan suatu produk jasa transportasi. Ada tiga faktor yang membandingkan tingkat pelayanan transportasi yaitu:

- 1) Kerja elemen-elemen yang mempengaruhi pengguna jasa, seperti kecepatan operasi, kepercayaan dan keamanan;
- 2) Kualitas pelayanan mencakup kenyamanan, perilaku penumpang, keindahan dan kebersihan;
- 3) Harga yang dibayar oleh sipengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan yang diharapkan

b. Transportasi Antarmoda

- 1) Transportasi antarmoda menurut Sistranas adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda dalam suatu perjalanan yang berkelanjutan. Dengan mengacu pada sasaran

Sistranas yaitu terciptanya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien tanpa harus mengorbankan *cost recovery* dalam pemberian pelayanan transportasi.

Pengertian transportasi antarmoda menurut Konvensi, yaitu:

- *Intermodal transport* adalah suatu sistem pengangkutan komoditi barang, jasa atau penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan akhir dengan mempergunakan moda angkutan lebih dari satu.
- *Intermodal transport* adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkelanjutan.

c. Faktor pendukung Pelayanan Transportasi Antarmoda

Penyelenggaraan transportasi antarmoda yang lancar sangat dipengaruhi oleh kesiapan faktor-faktor pendukung yang merupakan bagian utama dari pelayanan transportasi *intermodal* dan keberadaannya sangat terkait satu sama lain, yaitu:

- Prasarana, yang mencakup jaringan, terminal dan fasilitasnya berfungsi sebagai *physical connector* (penghubung fisik) antarmoda, dimana dari aspek fungsional, tata letak dan operasional dapat memfasilitasi alih moda untuk mewujudkan

single seamless services (satu perjalanan tanpa hambatan).

- Sistem informasi, bias di dapat dalam *vehicle* (di dalam kendaraan) dan *of vehicle* (di luar kendaraan), dapat berwujud sistem informasi tentang *tarif*, rute, jadwal pemberangkatan dan lain sebagainya.

METODELOGI

1. Lokasi Penelitian

Lokasi survei dilaksanakan di Batam, dengan waktu pelaksanaan pada bulan Juni Tahun 2011.

2. Sumber Data

Data diperoleh dari hasil survei pada penumpang angkutan udara di Bandara Hang Nadim Batam, yang ditentukan berdasarkan pertimbangan bahwa pihak yang dijadikan responden mampu memberikan tanggapan bernilai informasi serta dapat memberikan data yang sesuai dan akurat, agar pengumpulan data baik yang bersifat primer maupun sekunder tersebut dapat memberikan kontribusi yang cukup lengkap dan terpercaya dalam mendukung analisis yang dilakukan. Untuk kajian ini yang menjadi target populasi responden adalah seluruh pengguna jasa angkutan udara di Bandara Hang Nadim Batam. Dengan jumlah sampel sebanyak 400 orang.

3. Metode pengumpulan data melalui wawancara:

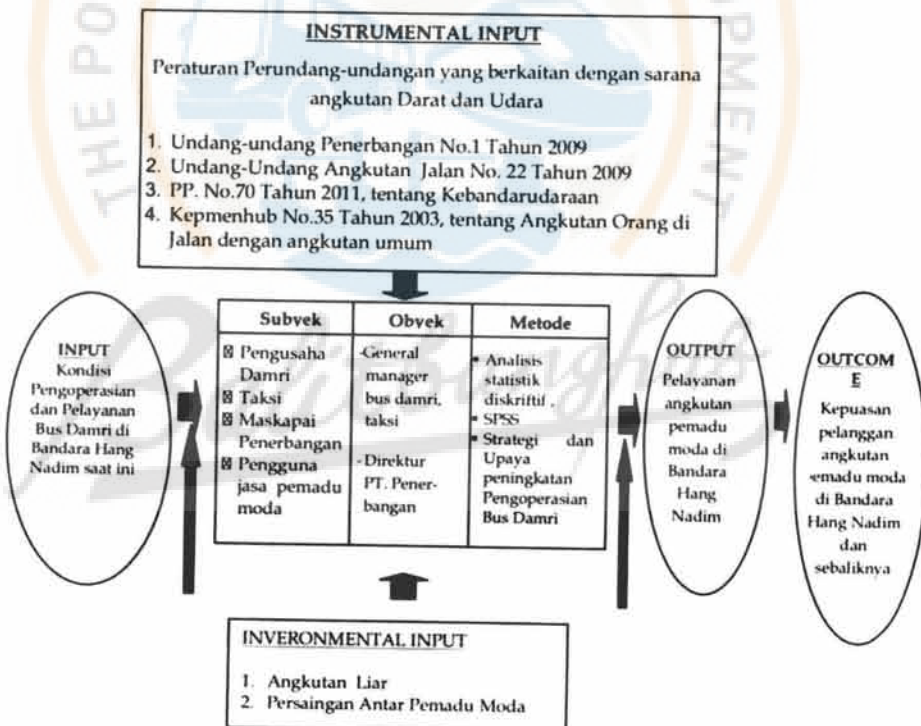
Penarikan sampel yang digunakan adalah dengan metode acak sampling dalam metode ini sampel yang akan diambil merupakan sampel yang

mudah diperoleh keterangannya dan akurat berdasarkan pertimbangan peneliti. Data primer dilaksanakan melalui survei lapangan kepada para penumpang pesawat. Pengumpulan data sekunder yaitu :

- a. Studi kepustakaan/telaahan dokumen
- b. Pengumpulan data sekunder, yaitu:
 - 1) Melakukan inventarisasi perkembangan penumpang angkutan udara;
 - 2) Melakukan inventarisasi jenis angkutan umum yang tersedia di Bandara Hang Nadim Batam;
 - 3) Mengevaluasi pelayanan Bandar udara dalam hal

pengoperasian bus Damri sebagai angkutan pemadu moda dalam rangka memberikan kepuasan terhadap penumpang

4. Analisis yang digunakan untuk menyimpulkan data mentah sehingga hasilnya dapat ditafsirkan berdasarkan tujuan dan masalah dalam penelitian adalah menggunakan analisis deskriptif eksploratif yang meliputi nilai rata-rata untuk masing-masing atribut tingkat perilaku pengguna angkutan udara berikut identitas responden, dengan menggunakan *Software Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)*.



Gambar 1. Pola Pikir

DATA DAN HASIL PENELITIAN

A. Data Sekunder

1. Batam merupakan salah kota terbesar di Kepulauan Riau di Indonesia, dikenal zona perusahaan untuk daerah perdagangan bebas sebagai bagian dari *Sijori Growth Tringle*, dengan jumlah penduduk mencapai 1.081.527 jiwa dan luas wilayah 1.040 km². Kota Batam letaknya sangat strategis karena berada di jalur pelayaran Internasional dan jaraknya cukup dekat dengan Singapura dan Malaysia, terletak 20 km di lepas pantai selatan Singapura (20 menit dengan kapal feri ber-AC), Batam bersama dengan bagian tetangga Bintan, Karimun merupakan bagian zona ekonomi khusus dengan Singapura, dimana zona ini menghilangkan tarif dan pajak pertambahan nilai untuk barang yang dikirim antara Batam dan Singapura. Akses transportasi menuju Pulau Batam dapat ditempuh melalui jalur udara dan laut. Bandara Internasional yang ada di Pulau Batam adalah Bandara Hang Nadim yang melayani rute penerbangan langsung dari banyak kota di Indonesia.

2. Penumpang di Bandara Hang Nadim

Pergerakan penumpang domestik Tahun 2009 dengan 12.100 penerbangan dan untuk keberangkatan sejumlah 1.270.832 orang atau peningkatan sebesar 0,23%, dibanding tahun 2008 dan kedatangan 1.224.231 orang atau penurunan sebesar 5,58%, dibandingkan tahun 2008, transit sejumlah 54.073 orang atau peningkatan sebesar 81,74% dibanding tahun sebelumnya. Tahun 2010 keberangkatan sejumlah 1.367.361 orang atau mengalami penurunan sebesar 1,09% dibanding tahun sebelumnya, untuk kedatangan sejumlah 1.366.234 orang atau peningkatan sebesar 0,73%, transit sejumlah 56.701 atau peningkatan sebesar 4,63% dibandingkan tahun 2009.

Pergerakan penumpang Internasional tahun 2009 keberangkatan sejumlah 16.409 orang atau peningkatan sebesar 35,48%, kedatangan 16.845 orang atau penurunan sebesar 86,57%, transit sejumlah 95.672 orang atau penurunan sebesar 9,56%. Saat ini ada 13 *airline schedule flight* dan 5 *airline unscheduled flight* yang beroperasi di bandara Hang Nadim, dan untuk



Gambar 1. Peta Pulau Batam

penerbangan domestik di bandara Hang Nadim mempunyai rute penerbangan antara lain: Batam-Jakarta, Batam-Pekanbaru, Batam-Medan, Batam-Bandar Lampung, Batam-Padang, dan Batam-Palembang, sedangkan rute penerbangan internasional Batam-Kuala Lumpur Subang, Batam-Kuala.

Untuk meningkatkan pelayanan pengguna jasa transportasi khususnya pengguna angkutan udara perlu didukung pelayanan angkutan antarmoda guna meningkatkan pelayanan terhadap penumpang setelah turun dari pesawat udara menuju tujuan akhir dan sebaliknya, seperti:

a. Bus Damri

Bus Damri merupakan angkutan massal yang aman, nyaman, dan murah diinginkan banyak orang terutama penumpang angkutan udara di bandara Hang Nadim menuju tujuan akhir dan sebaliknya serta masyarakat Batam yang akan melakukan perjalanan dalam negeri maupun ke luar negeri seperti Singapura dan Malaysia. Untuk saat ini bus Damri yang beroperasi sebanyak 5 bus dengan 2 (dua) rute/trayek yaitu Hang Nadim-Batu Aji dan Hang Nadim-Jodoh dengan merk bus Hyundai dengan masing-masing kapasitas 27 *seat* dan besaran tarif Rp. 15.000,-/penumpang, jumlah penumpang pada hari biasa rata-rata sebanyak 5 orang/bus/hari dan pada hari libur rata-rata libur sebanyak 3 orang/bus/hari dengan 10 rit/hari untuk masing-masing rute. Jadwal pemberang-

katan pesawat pertama pukul 6.00, kedatangan pesawat pertama pukul 8.00, pemberangkatan terakhir pukul 8.00 dan kedatangan terakhir pada pukul 21.00. Jadwal keberangkatan bus Damri pertama untuk masing-masing rute 8.30 dan keberangkatan terakhir dari Hang Nadim pukul 17.30.

b. Taksi

Taksi yang beroperasi di Hang Nadim $\pm$ 200 yang dikelola oleh koperasi karyawan otorita Batam (Kopkar OB). Kepemilikan taksi tersebut adalah anggota koperasi karyawan otorita Batam dan taksi tersebut dapat dioperasikan kepada pihak ketiga, namun ijin beroperasinya masih merupakan tanggung jawab dari anggota koperasi. Taksi bandara dalam operasinya diberikan kebebasan untuk mengangkut penumpang dari dan ke bandara dan merupakan angkutan terusan yang keberadaannya lebih dulu dari pada bus Damri. Untuk penetapan tarif pada awalnya berdasarkan argometer yang diusulkan oleh Organda setempat, namun kemudian tarif ditentukan berdasarkan kesepakatan antar anggota koperasi yaitu dengan tidak menggunakan argometer, tetapi ditentukan berdasarkan jarak rute per jam.

c. Kendaraan bermotor (ojek)

Kendaraan bermotor/ojek diperbolehkan beroperasi di sekitar Hang Nadim, dengan mamatuhi segala ketentuan ketertiban yang ditetapkan oleh pengelola Bandara. Namun dalam hal ini tidak ada

peraturan yang resmi atau ketentuan tersebut hanya berupa arahan dari pengelola Bandara Hang Nadim. Fasilitas yang diberikan pengelola Bandara terhadap kendaraan bermotor/ojek yaitu diberikan pengkalan ojek.

B. Hasil Pengumpulan data primer di lapangan

Berdasarkan hasil survei diperoleh data jenis kelamin adalah sebagai berikut:

1. Komposisi responden menurut jenis kelamin

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi dua kategori berdasarkan jenis kelamin, yaitu pria dan wanita. Komposisi jumlah responden tersebut adalah 252 (63%) responden pria dan 148 (37%) responden wanita. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 2.

2. Komposisi responden menurut pekerjaan

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi Sembilan kategori berdasarkan jenis pekerjaannya. Karakteristik jumlah responden terbesar adalah 185 (46%) responden bekerja sebagai wiraswasta, dan komposisi terendah sebesar 0 (0%) responden bekerja di BUMN, pedagang, dosen/guru, dan lainnya. Secara rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada Gambar 2.

3. Komposisi responden menurut pendapatan

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan pendapatan/penghasilan. Komposisi jumlah responden terbesar adalah 162 (41%) responden mempunyai pendapatan/penghasilan Rp 3.000.000,-4.000.000,- dan komposisi terendah sebesar 12 (3%) responden mempunyai pendapatan/penghasilan lebih besar (>) 4.000.000,-. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 4.

4. Komposisi Responden Menurut Frekwensi Perjalanan

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan frekwensi perjalanan. Karakteristik responden terbesar adalah 223 (56%) responden menjawab frekuensi perjalanan jarang sekali, dan komposisi terendah sebesar 19 (5%) responden menjawab melakukan perjalanan 5 kali sebulan. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 4.

5. Karakteristik responden menurut maksud perjalanan

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan maksud perjalanan. Karakteristik responden terbesar adalah 183 (46%) responden menjawab maksud perjalanan adalah kunjungan keluarga, dan terendah 8 (2%) maksud perjalanan responden menjawab lain-lain. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 6.



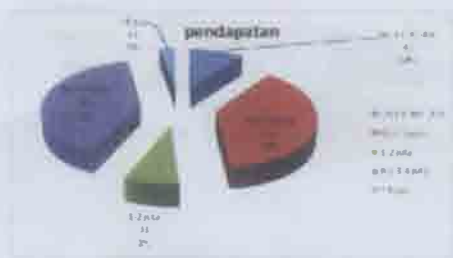
Gambar 2. Menurut jenis kelamin

Hasil pengumpulan data primer dengan *variable independent* adalah Pelayanan sebagai tolok ukur, dan *variable independent* adalah keberadaan prasarana dan sarana, dengan menggunakan Skala Linkert dengan pembobotan sebagai berikut:

- Sangat puas : bobot 5
- Puas : bobot 4
- Cukup puas : bobot 3
- Tidak puas : bobot 2
- Sangat tidak puas : bobot 1

6. Komposisi Responden Menurut Angkutan ke dan dari Bandara

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi empat kategori berdasarkan Angkutan ke dan dari bandara. Komposisi responden terbesar adalah 196 (49%) responden dari dan ke bandara menggunakan mobil pribadi, dan terendah sebesar 38 (10%) responden



Gambar 4. Menurut pendapatan



Gambar 3. Menurut pekerjaan

menggunakan angkutan omprengan ke dan dari bandara. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 7.

7. Komposisi responden menurut tarif taksi

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi empat kategori berdasarkan Tarif Taksi. Komposisi responden terbesar adalah 226 (56%) responden menjawab tarif taksi mahal, dan terendah 54 (14%) responden menjawab tarif taksi murah. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada Gambar 7.

8. Karakteristik responden menurut pelayanan angkutan umum

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi empat kategori berdasarkan pelayanan angkutan umum. Karakteristik



Gambar 5. Menurut frekuensi Perjalanan

responden terbesar adalah 179 (45%) responden menjawab tarif pelayanan angkutan umum murah, dan terendah 24 (6%) responden menjawab cepat,

10. Komposisi responden menurut pelayanan supir taksi



Gambar 6. Menurut maksud perjalanan



Gambar 7. Menurut angkutan ke dan dari Bandara

lancar, nyaman, tertib pelayanan angkutan umum. Lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 8.

9. Komposisi responden menurut pelayanan angkutan taksi

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan pelayanan angkutan taksi. Komposisi responden terbesar adalah 141 (35%) responden menjawab kurang memuaskan pelayanan angkutan taksi, dan terendah 19 (5%) responden menjawab sangat memuaskan pelayanan angkutan taksi. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 9.

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan pelayanan supir taksi. Komposisi responden terbesar adalah 151 (38%) responden menjawab cukup memuaskan pelayanan supir taksi, dan terendah 0 (0%) responden menjawab sangat memuaskan pelayanan supir taksi. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 10

11. Komposisi responden menurut kondisi kendaraan taksi

Data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan Kondisi Kendaraan Taksi. Karakteristik responden terbesar adalah 147 (37%) responden



Gambar 8. Menurut tarif taksi



Gambar 9. Menurut pelayanan angkutan Umum

menjawab tidak memuaskan kondisi kendaraan taksi, dan terendah 1 (0%) responden menjawab sangat tidak memuaskan kondisi kendaraan taksi. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada Gambar 11

12. Komposisi responden menurut persepsi tarif taksi

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan persepsi tarif taksi. Karakteristik responden terbesar adalah 246 (62%) responden menjawab tidak memuaskan tarif taksi, dan terendah 2 (1%) responden menjawab sangat tidak memuaskan tarif taksi. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 12.

13. Komposisi responden menurut biaya dengan kendaraan pribadi

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan Biaya dengan Kendaraan Pribadi. Karakteristik responden terbesar adalah 183 (46%) responden mengeluarkan biaya menggunakan kendaraan pribadi Rp.75.000,- - Rp. 100.000,-, dan komposisi terendah 7 (2%) responden

mengeluarkan biaya Rp.>250.000,-. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 13.

15. Komposisi Responden Menurut Persepsi Bila Damri Eksis Kembali

Dari data yang diperoleh secara keseluruhan sebesar 400 responden, dapat dikelompokkan menjadi lima kategori berdasarkan persepsi bila Damri eksis kembali. Karakteristik responden terbesar adalah 209 (52%) responden menjawab sangat setuju bila damri eksis kembali, dan terendah 0 (0%) responden menjawab sangat tidak setuju bus Damri eksis kembali. Secara lebih rinci, perolehan data tersebut dapat dilihat pada gambar 14.

PEMBAHASAN

1. Analisis hasil survei

Dari data tersebut di atas, 63% laki-laki, 37% wanita dengan, pekerjaan 46% sebagai wiraswasta, dan BUMN 0%, pendapatan 41% yang berpenghasilan Rp 3.000.000,- 4.000.000,-, dan kurang dari Rp. 4.000.000,- sebanyak 3%.

Frekuensi perjalanan 56% jarang sekali, 5% frekuensi perjalanan 5 kali sebulan, maksud perjalanan 46% kunjungan keluarga, 2% lain-lain,



Gambar 10. Menurut Pelayanan Angkutan Taksi



Gambar 11. Menurut Pelayanan Supir Taksi



Gambar 12. Menurut kondisi kendaraan taksi



Gambar 13. Menurut persepsi tarif taksi

angkutan ke dan dari bandara 49% menggunakan mobil pribadi, 10% menggunakan angkutan omprengan tarif taksi 56% menjawab tarif taksi mahal, 14% tarif taksi murah, dari sisi pelayanan angkutan umum 45% menjawab pelayanan angkutan umum murah, 6% menjawab cepat, lancar, nyaman, tertib, pelayanan angkutan taksi 35% kurang memuaskan, 5% sangat memuaskan pelayanan angkutan umum, pelayanan supir taksi 38% cukup memuaskan, 0% pelayanan sangat memuaskan. Diamati dari kondisi kendaraan taksi 37% tidak memuaskan, 0% kondisi kendaraan taksi sangat tidak memuaskan, persepsi tarif taksi 62% tidak memuaskan, 1% sangat tidak memuaskan, biaya dengan kendaraan pribadi 46% mengeluarkan Rp.75.000,- s.d. 1.00.000,-, 2% lebih besar dari Rp 250.000,-, persepsi bila bus Damri eksis kembali 52% sangat setuju, 0% sangat tidak setuju.

2. Analisis berdasarkan persepsi pihak Regulator



Gambar 14. Menurut biaya dengan kend pribadi



Gambar 15. Menurut bila bus eksis kembali

- c. Pengoperasian bus Damri mulai beroperasi resminya tanggal 5 Desember 2008, namun beroperasi ± 2 bulan sempat berhenti karena peminat kurang dan kemudian beroperasi kembali sampai saat ini
- d. Pengoperasian bus Damri pada saat dioperasikan:
 - Berangkat dari pool disesuaikan dengan *time schedule* keberangkatan dan *start* keberangkatan
 - Secara teknis apabila rusak kembali ke pool dan digantikan dengan bus cadangan
- e. Tanggapan penumpang mengenai pengoperasian bus Damri di Hang Nadim Batam sangat antusias dikarenakan tarifnya murah
- f. Tanggapan opini masyarakat terhadap pengoperasian bus Damri sangat membantu masyarakat yang hendak pulang/pergi dalam perjalanan naik pesawat udara
- g. Kendala yang dihadapi dalam pengoperasian bus Damri yaitu persaingan dengan moda angkutan taxi di bandara
- h. Kendala yang dihadapi masyarakat/pengguna dalam pengoperasian bus Damri, yaitu:
 - 1) Tempat parkir bus Damri terlalu jauh dari/gate/pintu kedatangan sehingga bagi penumpang yang akan naik bus merasa kejauhan menuju lokasi parkir bus damri
 - 2) Rute/trayeknya hanya ada 2 (dua) yang dilayani oleh Perum

Damri dan itu disebabkan karena jumlah armadanya terlalu sedikit

- i. Rencana untuk meningkatkan pengoperasian bus Damri, yaitu:
 - a. Perlu adanya penambahan trayek baru dan penambahan armada bus
 - b. Jumlah armada yang saat ini hanya ada 5 (lima) unit bus, namun yang beroperasi hanya 4 unit dan 1 (satu) untuk cadangan apabila ada bus yang rusak
 - c. Jarak tempuh dalam perjalanan terlalu jauh dan perlu diperpendek dikarenakan dalam 1 (satu) trayek hanya ada 2 (dua) unit bus
 - i. Pengoperasian bus Damri sebaiknya ada kerjasama antara pihak agen/travel penerbangan atau maskapai penerbangan.
- 3. Permasalahan dan upaya mengatasinya

Dari pengamatan di lapangan bahwa pengoperasian bus Damri sebagai berikut:

 - a. Bahwa jadwal keberangkatan dan kedatangan jaraknya terlalu lama sehingga perlu penambahan jumlah armada bus rute/trayek Hang Nadim-Batu Aji ada AC, headway 20 menit serta menambah rute/trayek baru jurusan Batam Center, Nagoya, dan Sekupang.
 - b. Pengadaan angkutan taksi yang relatif murah, aman, dan nyaman.
 - c. Penambahan angkutan umum, angkot, bus damri, bus yang murah

dan nyaman dan murah, kereta api, trans Batam, bus yang daya angkut besar.

- d. Rute/trayek baru yang perlu ditambah yaitu: Otorita Batam via Uniba, Dotama, Sekupang, Telaga Punggur, Bengkong, Batu Merah, Tanjung uncang, Tanjung Sengkuang, ke daerah pemukiman perumahan permata puri Kepri Plaza.
- e. Harapan opini/masyarakat penumpang angkutan udara di bandara Hang Nadim Batam, yaitu:
 - 1) tersedianya angkutan pepadu moda yang dapat memberikan pelayanan yang lebih baik dan maksimal;
 - 2) tarif lebih murah dan terjangkau;
 - 3) dalam bus ada AC;
 - 4) headway 20 menit (terjadwal);
 - 5) Pambahan armada baik bus damri maupun angkutan taksi dengan kondisi kendaraan baik, lebih tepat waktu;
 - 6) Penyediaan shelter yang aman, nyaman, dan tertib;
 - 7) taksi diberlakukan dengan *system* berargo dan taksi liar ditertibkan;
 - 8) Pelayanan ditingkatkan dan memuaskan;
 - 9) Pengadaan musik;
 - 10) supir diseleksi dengan ketat dan berpakaian rapi serta ramah kepada penumpang;

PENUTUP

A. Simpulan

1. Pengoperasian bus Damri sebagai angkutan pepadu moda merupakan angkutan massal yang aman, nyaman, dan murah. Pengoperasian bus Damri di bandara Hang Nadim disambut dengan sangat antusias oleh pengguna angkutan udara khususnya masyarakat Batam yang hendak pulang/pergi dalam perjalanan naik pesawat udara.
2. Tempat parkir terlalu jauh dari *gate*/pintu kedatangan sehingga bagi penumpang angkutan udara yang ingin naik bus Damri merasa kejauhan, dengan tingkat ketepatan waktu (keterlambatan dan kedatangan) bus dimaksud yang tidak dapat dipastikan dikarenakan jarak tempuh yang terlalu jauh dan jumlah armada untuk masing-masing rute/trayek hanya 2 (dua) unit bus.

B. Saran

Beberapa rekomendasi yang dapat diberikan dari penelitian ini yaitu:

1. Perlu adanya penambahan jumlah armada bus dan *headway* ± 20 menit (tepat waktu) serta penambahan rute/trayek jurusan Batam Center, jurusan Nagoya, jurusan Otorita Batam via Uniba Dotama, jurusan Sekupang, jurusan Telaga Punggur, jurusan Bengkong, jurusan Batu merah, jurusan Tanjung Ugang, jurusan Tanjung Sengkuang, jurusan pemukiman perumahan Permata Puri, dan jurusan Kepri Plaza.
2. Masyarakat pengguna angkutan udara khususnya masyarakat Batam

menginginkan tersedianya *shelter* bus Damri yang aman, nyaman,

3. Penambahan angkutan umum seperti kereta api, trans Batam dan bus dengan daya angkut yang besar. Serta diberlakukannya sistem argometer untuk taksi dan penertiban taksi liar.

DAFTAR PUSTAKA

Departemen Perhubungan Nomor :
KM.49 Tahun 2005, tentang *Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)*

Perum Damri, Tahun 2009, Jakarta

Dinas Perhubungan Kepulauan Riau,
2006. *Penyusunan Rencana Induk Kepelabuhanan Provinsi Kepulauan Riau*.

Dinas Perhubungan Provinsi Kepri, dalam
Angka Tahun 2009

<http://google.co.id/imglanding>

<http://wikipedia.bahasa.Indonesia.ensiklopedia.bebas>

<http://www.Tiket2.com/indonesia/bandara-batam-BTH.html>)

Kementerian Perhubungan Nomor 23
Tahun 2003, tentang *Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*

Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun
2001 jo. Kepmenhub No. KM.48 Tahun
2002 , tentang *Kebandarudaraan*

Penyusunan Rencana Induk Kepelabuhanan Provinsi Kepulauan Riau, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Riau, (Tahun 2006),

Santoso, S., 2011, Buku Latihan SPSS
Statistik Parametrik, Penerbit PT.
Gramedia, Jakarta

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,
tentang *Penerbangan*

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009,
tentang *Angkutan Jalan*

*) Lahir di Ompuratus, 04 Oktober 1962.
Pendidikan S2 Magister Manajemen. Peneliti
Madya Bid. Transportasi Multimoda Badan
Litbang Perhubungan.

**) Lahir di Medan, 06 Agustus 1965.
Pendidikan S1 Administrasi Negara.
Peneliti Pertama Bidang Manajemen
Transportasi Multimoda. Badan Litbang
Perhubungan.