



## KEY ISSUES

Isu kunci opsi penanganan arus kemacetan kawasan Puncak teridentifikasi sebagai berikut:

1. Lebih dari 90% pengunjung kawasan Puncak adalah pengguna kendaraan pribadi baik mobil maupun motor;
2. Intervensi dibutuhkan untuk fleksibilitas, biaya dan kecepatan dalam merebut pangsa pasar mobil dan aksesibilitas untuk pengguna sepeda motor;
3. Insentif dan disinsentif untuk penanganan kemacetan harus melibatkan para pelaku sektor pariwisata sebagai daya tarik pengunjung kawasan Puncak;
4. Penyelenggaraan transportasi umum yang terintegrasi dengan moda lain dan tempat wisata diusulkan melalui skema *Buy the Service*; dan
5. Untuk jangka pendek, diperlukan manajemen lalu lintas untuk membedakan kendaraan umum dengan moda pribadi, agar waktu tempuh yang lebih singkat dapat dicapai.

Mayoritas responden survei opsi penanganan arus kemacetan kawasan Puncak adalah dari Social Economic Class A (kelas menengah atas) dan memilih kendaraan pribadi untuk ke Puncak. Sebanyak 15% responden pergi ke Puncak minimal 1 kali sebulan dengan mengunjungi Cimory, Villa yang tersebar di area puncak, maupun Taman Safari. Responden survei juga lebih memilih berangkat di luar jam buka-tutup (75%) daripada melalui jalur alternatif. Selain itu, mayoritas responden bepergian ke Puncak untuk tujuan berwisata (83%) baik dengan teman maupun saudara bersama 4-5 orang (38%) pada akhir pekan/weekend (76%).

Pengunjung kawasan Puncak yang sudah menggunakan angkutan umum lebih memperhatikan keterjangkauan biaya, fleksibilitas, kecepatan, dan waktu tunggu yang belum dimiliki oleh angkutan umum daripada pengguna mobil. Sementara itu, pengguna sepeda motor memperhatikan aksesibilitas ke halte yang saat ini belum dimiliki oleh angkutan umum. Intervensi dibutuhkan untuk fleksibilitas, biaya dan kecepatan dalam merebut pangsa pasar mobil dan aksesibilitas untuk pengguna sepeda motor.

SKENARIO	BUS REGULER	BUS SHUTTLE	MOTOR PRIBADI	MOBIL PRIBADI
Parkir mobil naik dari 15 ke 60 ribu	3.4%	2.6%	5.1%	-11.1%
Parkir mobil naik dari 15 ke 60 ribu dan parkir motor naik dari 5 ke 15 ribu	5.1%	4.0%	-0.6%	-8.6%
Parkir mobil naik dari 15 ke 60 ribu dan parkir motor naik dari 5 ke 15 ribu serta waktu tempuh bus berkurang 25%	7.3%	3.5%	-1.3%	-9.5%
Biaya pelayanan shuttle bus berkurang 50%	-3.4%	<b>16.7%</b>	-5.3%	-8.0%

*Catatan: Hasil positif menunjukkan shift dari moda lain ke moda yang dimaksud*

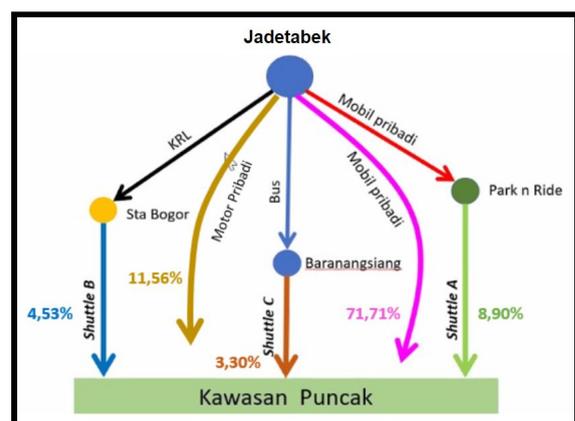
Melalui analisis *stated preference* didapatkan bahwa pemilihan bus berada dalam preferensi terakhir. Urutan preferensi pemilihan moda adalah Shuttle Bus, Mobil, Sepeda Motor, dan Bus Reguler. Signifikansi Shuttle Bus menunjukkan pelaku perjalanan memiliki sentimen positif terhadap pelayanannya. Sehingga, perlu kebijakan khusus untuk menarik pengguna bus reguler, salah satunya adalah intervensi pelayanan (i.e. kenyamanan dan reliabilitas) seperti shuttle bus. Temuan yang didapatkan antara lain:

1. Dengan tarif yang dapat disimulasikan, penurunan waktu tempuh ini dan pengaturan tarif akan bermanfaat kepada pendapatan shuttle dan kelayakan finansial program;
2. Pengurangan waktu dan terutama biaya ini juga akan meningkatkan pasar pengguna shuttle dengan pengurangan waktu perjalanan 10% dan biaya 10% dari kondisi saat ini akan meningkatkan pangsa bus sebesar 28,8% dan 17,3%;
3. Pengguna shuttle berani untuk membayar Rp 74.940,- lebih mahal dari tarif semula apabila ada pengurangan waktu tempuh sebanyak satu jam.

Dengan fungsi lahan sebagai kawasan lindung, kawasan Puncak yang dipenuhi oleh daya tarik pariwisata dapat memanfaatkan lahan dengan mempertahankan fungsinya. Integrasi kebijakan penanganan arus kemacetan kawasan Puncak juga perlu melibatkan para

stakeholders yang ada. Insentif pengunjung destinasi yang menggunakan angkutan umum serta disinsentif penetapan tarif parkir kendaraan pribadi di area wisata menjadi contoh kebijakan yang dapat dikombinasikan dengan kebijakan dari sisi transportasi.

Simulasi *shifting* moda juga dilakukan untuk mengukur sensitivitas pengunjung kawasan Puncak terhadap rencana variabel kebijakan untuk mengurangi kemacetan kawasan Puncak. Probabilitas *shifting* moda kemudian dibagi menjadi beberapa rute yang bersumber dari titik transit menuju kawasan Puncak. Berdasarkan hasil dari survei *revealed preference* dan *stated preference*, berikut adalah *mode-share* yang dihitung berdasarkan asumsi *shifting* 16,7% ke shuttle (Skenario 4), yang secara rinci: Shuttle A dari stasiun KRL Bogor (8,90%), Shuttle B dari terminal Baranangsiang (4,53%), dan Shuttle C dari rencana kawasan Park and Ride (3,30%).



Kebijakan tersebut juga dilengkapi dengan penyelenggaraan angkutan umum untuk kawasan Puncak yang berkualitas. Penyelenggaraan sistem transportasi kawasan berbasis skema *Buy the Service* (BTS) telah menjadi *benchmark* untuk rencana intervensi penanganan kemacetan kawasan Puncak.

Oleh karena itu, skema BTS diusulkan untuk transportasi umum di kawasan Puncak. Pembentukan Badan Layanan Umum yang siap untuk mengelola transportasi berskema BTS di kawasan Puncak penting untuk dilakukan. Adapun diagram alir pengeluaran dan penerimaan operasional secara rinci digambarkan sebagai berikut.



*Policy Brief* ini adalah hasil kajian antara Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Kementerian Perhubungan dengan Sekolah Bisnis dan Manajemen Institut Teknologi Bandung. Data yang tersaji diperoleh dari data primer hasil survei "Survey Travel Behavior Ketika Bepergian dan Selama di Puncak" yang didistribusikan pada 28 Oktober s.d. 3 Desember 2020 dan *Focus Group Discussion* bersama para pemangku kepentingan di kawasan Puncak, serta literatur terkait integrasi transportasi dan kawasan wisata di berbagai negara.



Acknowledgment: Puslitbangjaka  
Kementerian Perhubungan  
Republik Indonesia



Tim Peneliti: Agung Wicaksono, Yunieta Anny Nainggolan, Mohamad Toha, Yudo Anggoro, Yos Sunitiyoso, Prawira Fajarindra Belgiawan, Annisa Rizkia Syaputri, Alma Kenanga Attazahri, Dita Novizayanti, Wulan Asti Rahayu, Rama Permana, Gihon River, Muhammad Rizki, Fadel Ilhami Nasr, Gideon Satria Putra Sugiyanto.

Untuk informasi lebih lanjut dapat menghubungi:

Center for Policy and Public Management | School of Business and Management | Institut Teknologi Bandung  
Jl. Ganesha 10 Bandung, Jawa Barat, 40132 | Tel: +62 22 2531923 | E-mail: cppm@sbm-itb.ac.id

*Tujuan dan disclaimer: Penelitian dan Policy Brief menyatukan penelitian dan data yang ada untuk menjelaskan pertanyaan yang berguna dan menarik untuk diskursus kebijakan. Penelitian dan Policy Brief disertai nama penulis dan harus dikutip sebagaimana mestinya. Temuan, interpretasi, dan kesimpulan sepenuhnya adalah milik penulis. Para penulis tidak selalu mewakili pandangan mitra penelitian, SBM ITB, ataupun pemerintah yang diwakili. Respon kebijakan berkembang dengan cepat, sehingga beberapa informasi yang disajikan dalam laporan singkat ini pada saat penulisan (29 Desember 2020) dapat tergantikan.*