

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pulau Bali merupakan salah satu ikon wisata andalan Indonesia bagi wisatawan domestik maupun manca negara, dengan segala kekayaan alam dan kebudayaannya Pulau Bali mampu menarik jutaan wisatawan setiap tahunnya. Jumlah wisatawan yang berkunjung ke Pulau Dewata ini mengalami peningkatan setiap tahunnya. Objek wisata Pulau Bali yang sudah terkenal dan mendunia sejak tahun 1970 hingga saat ini menjadikan Bali menjadi provinsi dengan perkembangan yang terbilang cepat di berbagai sektor, salah satunya sektor transportasi.

Sejalan dengan jumlah kunjungan wisatawan yang terus mengalami peningkatan setiap tahunnya menyebabkan kondisi transportasi di Bali mengalami penambahan yang signifikan dalam jumlah pergerakan pada sarana dan prasarana transportasi yang ada. Bandara yang menjadi salah satu simpul yang merupakan pintu untuk keluar dan masuk Provinsi Bali menjadi tempat yang sangat sibuk dalam rangka melayani perpindahan orang maupun barang, tidak heran jika Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai ditetapkan sebagai salah satu bandara terbaik dan juga tersibuk di Indonesia.

Tingginya jumlah aktifitas pergerakan di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai yang terletak di Kabupaten Badung dan berdekatan dengan Ibu Kota Provinsi, yaitu Kota Denpasar juga menjadi salah satu permasalahan yang berdampak terhadap kondisi perekonomian dan juga transportasi yang terkonsentrasi di satu kawasan yang akhirnya menyebabkan tidak meratanya pembangunan di wilayah kabupaten lainnya serta menyebabkan kemacetan yang semakin parah di Kota Denpasar dan sekitarnya. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai yang merupakan satu satunya pintu masuk untuk pengguna moda transportasi Pesawat yang bertujuan ke daerah bali yang tentunya bukan hanya Denpasar dan badung akhirnya harus menempuh jarak jauh untuk mencapai lokasi tujuannya, seperti halnya penumpang dengan tujuan menuju Kabupaten Buleleng yang memiliki jarak 99 km dari lokasi Bandara Internasional

I Gusti Ngurah Rai harus menempuh jalur darat dengan medan pegunungan yang memakan waktu 2 jam 30 menit pada kondisi lalu lintas normal.

Hal tersebut yang kemudian menjadi salah satu latar belakang masuknya proyek pembangunan Bandara Bali Utara di Kabupaten Buleleng dalam Proyek Rencana Strategi Nasional 2020. Alasan utama dari proyek pembangunan Bandara Bali Utara ini adalah untuk pemerataan ekonomi di seluruh wilayah Bali agar tidak hanya terkonsentrasi di bagian selatan Pulau Bali.

Proyek pembangunan Bandara Bali Utara yang berlokasi di Desa Sumberkelampok, Kecamatan Gerokgak, Kabupaten Buleleng dibuat dengan tujuan pemerataan ekonomi dan mengurangi kepadatan di Bandara I Gusti Ngurah Rai yang saat ini menjadi satu-satunya bandara komersial di Bali dalam melayani penumpang dalam maupun luar negeri. Bandara Bali Utara nantinya akan difungsikan sebagai bandara penyangga yang dapat melayani penumpang dengan asal/tujuan menuju Kabupaten Buleleng maupun kabupaten lain yang berdekatan.

Bandara Bali Utara saat ini berada dalam tahap pra-konstruksi dan direncanakan untuk mulai dibangun pada tahun 2021. Mengingat proyek bandara yang masih pada tahap pra-konstruksi sehingga belum ada sarana transportasi publik yang secara khusus melayani penumpang di bandara tersebut, maka diperlukan perencanaan jaringan trayek/rute angkutan pemandu moda serta sistem pengoperasiannya di Bandara Bali Utara.

Terdapat beberapa jenis layanan angkutan umum yang hingga saat ini masih beroperasi di Kabupaten Buleleng, antara lain Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan, AKDP, AKAP, dan Angkutan Perintis. Trayek angkutan tersebut Sebagian besar terpusat di Ibu Kota Kabupaten, yaitu Kota Singaraja. Kondisi layanan angkutan umum di Kabupaten Buleleng saat ini masih belum optimal jika dilihat dari segi kinerja pelayanan, mulai dari Headway yang mencapai 60 menit pada trayek Angkot AP7, Frekuensi kendaraan rata-rata hanya 1 kendaraan/jam pada trayek Angkutan Perkotaan dan belum menjangkau semua daerah di Kabupaten Buleleng. Dari semua jenis angkutan umum tersebut hanya ada satu trayek AKDP yang memiliki rute dari Singaraja menuju Gilimanuk, yang rutenya melewati lokasi Bandara Bali Utara, namun dari segi operasional sudah tidak optimal, dilihat dari Headway yang mencapai 120 menit, frekuensi kendaraan yang tidak tetap dikarenakan sistem *charter*, serta

waktu tempuh yang panjang dikarenakan system kejar setoran (ngetem) yang akhirnya membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Penelitian ini adalah salah satu upaya dalam membentuk suatu sistem transportasi yang ideal di Kabupaten Buleleng, melalui pengembangan angkutan pepadu moda dari dan menuju Bandara Bali Utara. Mengingat belum tersedianya sarana transportasi publik yang secara khusus melayani bandara, serta melihat potensi *demand* yang ada maka perlu direncanakan jaringan trayek angkutan pepadu moda di Bandara Bali Utara.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan hasil pengamatan di lapangan, masalah yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1. Tidak meratanya pertumbuhan ekonomi antara Bali Selatan dan Bali Utara.
2. Tingginya *demand* di Bandara I Gusti Ngurah Rai di Kabupaten Badung sehingga diperlukan penyebaran *demand* ke Bandara Bali Utara.
3. Kurangnya layanan angkutan umum dalam rangka mempermudah mobilitas masyarakat sebagai dampak perkembangan yang cukup signifikan di Kabupaten Buleleng dari segi ekonomi dan pariwisata.
4. Buruknya kinerja operasional layanan jasa angkutan umum yang tersedia karena tidak menjangkau seluruh wilayah di Kabupaten Buleleng.
5. Belum tersedianya layanan angkutan untuk melayani mobilitas penumpang dari dan menuju ke Bandara Bali Utara.
6. Rendahnya kinerja operasional Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi dengan trayek Singaraja-Gilimanuk yang memiliki armada berusia puluhan tahun dan termasuk dalam kondisi tidak laik jalan.

1.3. Rumusan Masalah

Dengan melihat kondisi eksisting Kabupaten Buleleng serta prediksi *potential demand* yang ada maka perlu dirumuskan beberapa masalah, diantaranya:

1. Bagaimana karakteristik dan jumlah permintaan aktual dan potensial angkutan pepadu moda di Bandara Bali Utara?
2. Bagaimana rencana jaringan rute dan kinerja operasional angkutan pepadu moda yang dapat diterapkan di Bandara Bali Utara?

3. Berapa Biaya Operasional dari angkutan pemadu moda Bandara Bali Utara serta tarif yang ditetapkan bagi penumpang?
4. Bagaimana implementasi operasional dari sarana dan prasarana angkutan pemadu moda di Bandara Bali Utara?

1.4. Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan kajian terhadap kebutuhan akan jasa angkutan umum untuk melayani mobilitas masyarakat dari dan menuju ke Bandara Bali Utara serta untuk memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Kabupaten Buleleng dalam Perencanaan Angkutan Pemasu Moda Bandara Bali Utara.

Adapun Tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Mengetahui karakteristik dan jumlah permintaan aktual dan potensial angkutan pemadu moda di Bandara Bali Utara.
2. Merencanakan jaringan rute dan kinerja operasional yang akan diterapkan di Bandara Bali Utara.
3. Menghitung Biaya Operasional dari angkutan pemadu moda Bandara Bali Utara serta menetapkan tarif bagi penumpang.
4. Memberikan implementasi pengoperasian sarana dan prasarana angkutan pemadu moda di Bandara Bali Utara.

1.5. Batasan Masalah

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan batasan permasalahan yang akan dibahas, untuk itu perlu adanya penegasan masalah yang dapat memberikan gambaran ke arah proses pemecahan masalah. Pembatasan masalah dilakukan untuk mempersempit wilayah penelitian agar permasalahan yang akan dikaji dapat dianalisis lebih dalam sehingga strategi pemecahan masalah dapat dikerjakan secara sistematis. Batasan-batasan permasalahan tersebut sebagai berikut:

1. Lokasi pada penelitian ini adalah Bandara I Gusti Ngurah Rai sebagai bandara utama di Provinsi Bali untuk memperoleh data potensi *demand* dari daerah Kabupaten Buleleng dan daerah lain di sekitar Bandara Bali Utara, yang akan dibangun di Desa Sumberkelompok, Kecamatan Gerogkak, Kabupaten Buleleng.
2. Ruang lingkup objek penelitian mencakup penentuan asal tujuan responden, analisis kelayakan penentuan rute, penentuan tempat singgah

dan pemberhentian bus, penjadwalan, penentuan jenis dan jumlah armada angkutan pemuat moda yang layak operasi serta analisis kelayakan biaya operasional kendaraan serta tarif yang akan diterapkan.

3. Perencanaan angkutan pemuat moda pada penelitian ini menggunakan data tahun dasar 2019 (saat kondisi normal sebelum terjadi pandemi *covid-19*) sebagai *demand actual* dan juga digunakan sebagai prediksi *demand* potensial lima tahun mendatang dari angkutan pemuat moda Bandara Bali Utara.

1.6. Keaslian Penelitian

Penelitian terhadap perencanaan angkutan pemadu moda Bandara Bali Utara belum pernah dilaksanakan sebelumnya, namun terdapat beberapa penelitian sejenis yang pernah dilaksanakan dan dijadikan referensi dalam penulisan skripsi ini, antara lain sebagai berikut:

1. Tangguh Wicaksono: Perencanaan Angkutan Pemadu Moda Di Bandara Sultan Syarif Kasim II Kota Pekanbaru (2012)
2. Rosita Sinaga, Rita: Kajian Evaluasi Pengoperasian Angkutan Pemadu Moda Di Bandara Hang Nadim Batam (2012)
3. I Dewa Made Alit, Made Mahendra: Peningkatan Pelayanan Angkutan Pemadu Moda Penumpang Pesawat Bandara Internasional Lombok Melalui Penyusunan Skenario Operasional (2014)
4. Anzy Indrashanty Dan Hernawan Nugroho: Pengembangan Angkutan Pemadu Moda Terminal Dhaksinarga Wonosari - Bandara Adisucipto - Stasiun Tugu (2015)
5. Eka Tamar Agustini , I Putu Alit Suthanaya, dan Dewa Made Priyantha Wedagama: Pengembangan Angkutan Pemadu Moda Di Bandara Ngurah Rai (2018)
6. Gilang Prajanu: Studi Kelayakan Pengoperasian Angkutan Pemadu Moda Di Stasiun Purwokerto (2019)
7. Sherly Devianti: Perencanaan Angkutan Pemadu Moda Di Bandara H.A.S. Hanandjoedin (2019)
8. Imam Basuki, Amos Setiadi, Benidiktus Susanto: Kajian Tarif Pemadu Moda Yogyakarta Internasional Airport (2019)
9. Abraham Lucky G, Ocky S. Pribadi , Nyimas Arnita A.: Perencanaan Angkutan Pemadu Moda Di Stasiun Madiun (2020)
10. Bayu Kusumo Nugroho , Nur Misuari Wibowo: Perencanaan Angkutan Pemadu Moda Di Bandara H. Asan Kabupaten Kotawaringin Timur (2021).

Terdapat beberapa perbedaan dalam penelitian diatas dengan penelitian penulis, berikut tabel perbedaan cakupan penelitian:

No.	Cakupan Penelitian	Komparasi Cakupan Penelitian					
		Tangguh Wicaksono	Eka Tamar A, I Putu Alit, Dewa Made	Sherly Devianti	Gilang Prajanu	I Dewa Made, Made M	Walida Magfiroh Burkani
1.	Mengetahui karakteristik dan jumlah penumpang di Simpul transportasi	√	√	√	√	√	√
2.	Merencanakan jaringan rute dan sistem operasional angkutan pepadu moda	√	√	√	√	√	√
3.	Menggunakan <i>software</i> untuk mengetahui tingkat kemauan responden menggunakan layanan angkutan pepadu moda			√		√	
4.	Merencanakan sarana dan prasarana angkutan pepadu moda	√		√	√		√
5.	Menghitung Biaya Operasional Kendaraan	√			√		√
6.	Melakukan analisis kelayakan investasi pada perencanaan angkutan pepadu moda	√					

No.	Cakupan Penelitian	Komparasi Cakupan Penelitian					
		Imam Basuki, et al	Bayu Kusumo N , Nur Misuari W	Anzy I, H Nugroho	Abraham Lucky G, et al	Rosita Sinaga, Rita	Walida Magfiroh Burkani
1.	Mengetahui karakteristik dan jumlah penumpang di Simpul transportasi	√	√	√	√	√	√
2.	Merencanakan jaringan rute dan sistem operasional angkutan pemadu moda			√	√		√
3.	Menggunakan <i>software</i> untuk mengetahui tingkat kemauan responden menggunakan layanan angkutan pemadu moda		√				
4.	Merencanakan sarana dan prasarana angkutan pemadu moda			√	√		√
5.	Menghitung Biaya Operasional Kendaraan	√		√	√		√
6.	Melakukan analisis kelayakan investasi pada perencanaan angkutan pemadu moda				√		

*Catatan: √ = termasuk cakupan penelitian

Tabel 1 Keaslian Penelitian