

ANALISIS FAKTOR PENYEBAB TERMINAL BAYANGAN BULAK KAPAL DI BEKASI TIMUR

Nedwahasri Djunith¹, Moza Izzati Anova¹

¹ Prodi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik
Universitas Krisnadwipayana, Indonesia

Abstrak

Terminal Bayangan Bulak Kapal sudah terkenal bagi masyarakat yang berdomisili di dekat Bulak Kapal sebagai tempat menunggu Bus/angkutan umum. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi permasalahan yang terjadi pada terminal bayangan bulak kapal lalu di analisis dengan menggunakan pendekatan deskriptif.

Kata kunci: Terminal Bayangan, Terminal Induk Kota Bekasi, Pendekatan Deskriptif

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu kegiatan untuk memindahkan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dan termasuk didalamnya sarana dan prasarana yang digunakan untuk memindahkannya. Kebutuhan manusia untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain merupakan faktor utama yang menyebabkan pergerakan transportasi tersebut. Dari pergerakan yang banyak oleh manusia menyebabkan kebutuhan aksesibilitas yang meningkat. Aksesibilitas jalan yang strategis menyebabkan beberapa jalan tertentu menghadapi berbagai masalah salah satunya kemacetan.

Kota Bekasi memiliki peran penting sebagai kota penyangga ibu kota negara Indonesia, Jakarta. Disamping itu, kota Bekasi juga sebagai kota perdagangan dan jasa, ini dapat terlihat dari adanya beberapa pabrik dan pusat perdagangan berada di wilayah kota Bekasi ataupun di wilayah kabupaten Bekasi. Kota Bekasi telah berkembang dengan pesat seiring perkembangan Kota Jakarta yang memberikan efek yang sangat signifikan dalam perkembangan kota.

Perkembangan ini juga diikuti pula oleh strategi penyediaan angkutan publik yang memadai. Dengan

perkembangan penyediaan angkutan publik seperti Bus – bus AKDP, AKAP dan APTB seharusnya diikuti pula dengan perkembangan fasilitas penunjang Bus tersebut yaitu Terminal Bus. Pada saat ini, kota Bekasi memiliki satu buah terminal di kelurahan Margahayu Kecamatan Bekasi Timur dengan luas lahan pada awal pengoprasian 1,3 Ha terminal tersebut memiliki skala pelayanan angkutan publik Koasi (Koperasi Angkutan Bekasi) atau sering disebut juga angkot (Angkutan kota), bis dalam kota, AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi), dan AKAP (Angkutan Kota Antar Propinsi). Karena kuantitas moda transportasi yang kian berkembang sejalan dengan kebutuhan transportasi hal ini menyebabkan kapasitas Terminal Induk Kota Bekasi saat ini sudah tidak mampu mengakomodir angkutan umum yang ada dan menyebabkan adanya beberapa terminal Bayangan, salah satunya termasuk Terminal Bayangan Bulak Kapal yang dijadikan studi kasus penelitian ini. Dengan adanya terminal bayangan sangat membantu bagi masyarakat yang tinggal di daerah sekitar tambun, kelurahan Aren Jaya, Perumnas 3 melakukan aksesibilitas ke masing – masing aktifitas. Namun, dengan adanya terminal bayangan yang berada di persimpangan Bulak Kapal

pada Jalan Haji Mulyadi Joyomartono menyebabkan kemacetan pada persimpangan Bulak Kapal. Kemacetan tersebut di sebabkan oleh lokasi Bulak Kapal yang merupakan perbatasan antara Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi, dan merupakan jalan menuju bantar gerbang serta Tol Timur yang menuju Jakarta, sehingga banyak angkutan umum baik Bus dan Koasi, Truk bermuatan besar atau pun kecil yang melintasi Jalan Ir Hj Juanda dan Jl Mulyadi Joyomartono. Tak jarang dapat kita lihat bahwa banyak angkutan umum / bus yang berhenti pada Jalan Ir.Haji Juanda dan Jalan Haji Mulyadi Joyomartono untuk menarik penumpang. Hal tersebut dapat terjadi karena banyaknya aktifitas yang terjadi pada lokasi tersebut, banyaknya moda kendaraan yang melewati jalan tersebut melebihi kapasitas jalan, terjadinya aktifitas *ngetem* yang kerap dilakukan oleh angkutan umum kota. Aktifitas tersebut dapat terjadi di beberapa simpul jalan, tempat pergerakan manusia sering terjadi yang membuat hal tersebut menjadi peluang bagi supir angkutan umum untuk menarik penumpang. Sistem *ngetem* di persimpangan jalan raya terjadi karena supir penumpang yang ingin menarik penumpang sebanyak - banyaknya untuk memenuhi target sewa angkutan yang ditetapkan oleh perusahaan swasta. Sistem ini dinilai dapat menghasilkan pendapatan yang lebih banyak daripada hanya mengambil penumpang lewat terminal. Ngetem terjadi karena alih fungsi jalan yang dirubah menjadi terminal yang disebut sebagai terminal bayangan. Terminal bayangan merupakan terminal yang ada karena hasil dari kebiasaan masyarakat. Biasanya terminal bayangan bersifat illegal namun sudah dapat diterima oleh kalangan masyarakat, terminal bayangan dapat

pula membantu aksesibilitas masyarakat, dapat pula mengganggu.

METODE PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian maka metode dasar yang dipakai adalah metode pendekatan Kualitatif, dimana data yang diperoleh, dinyatakan dengan pendeskripsian kondisi existing.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif dalam aspek empat (4) Prinsip perencanaan yaitu Fisik, Ekonomi, Sosial. Metode analisis deskriptif normatif dipakai dalam analisis evaluasi adanya terminal bayangan Bulak Kapal yaitu analisis penggunaan lahan, analisis klasifikasi jalan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Permasalahan

Permasalahan yang kian terjadi pada persimpangan jalan Haji Mulyadi Joyomartono ialah kemacetan pada saat *rush hour*. Penyumbang dalam kemacetan tersebut sebagian besar karena banyaknya bus - bus yang melewati jalan tersebut untuk menuju Pintu Tol Timur. Selain bus yang melewati jalur tersebut angkutan umum, kendaraan pribadi, kendaraan bermotor hingga truk - truk muatan besar ikut melintasi jalan tersebut. Karena aksesibilitas yang mudah, persimpangan jalan Haji Mulyadi yang menghubungkan jalan Ir.Hj Juanda dengan Jl.Pahlawan menyebabkan terjadinya terminal bayangan pada persimpangan jalan tersebut. Adapun guna lahan yang beragam memberikan pergerakan yang sangat tinggi seperti perkantoran, sekolah, pemukiman, industry dan jasa, Terjadinya terminal bayangan pada persimpangan jalan tersebut dikarenakan dekat dengan pemukiman dan memiliki tujuan yang sama untuk bekerja maka itulah faktor utama penyebab terjadinya terminal bayangan pada persimpangan tersebut

kemudian terjadilah kemacetan. (Sutaryo Abidin. 2015)

Berikut adalah beberapa faktor penyebab mengapa persimpangan jalan Haji Mulyadi Joyomartono digemari oleh supir angkutan umum untuk menarik penumpang.

1. Tidak adanya halte untuk menaik - turunkan penumpang. Hal yang dirasakan susah oleh hampir seluruh pengguna angkutan umum dan supir angkutan umum adalah kurangnya fasilitas halte untuk menaik turunkan penumpang. Sebenarnya fasilitas tersebut telah dibuat oleh pemerintah setempat, yaitu halte yang berjarak kurang lebih 100 meter dari persimpangan jalan tersebut terdapat halte bus (khususnya untuk APTB). Namun design yang tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat menyebabkan, halte tersebut menjadi tempat gepeng (gelandangan dan pengemis) untuk tidur. Karena hal tersebut, seringkali halte tidak dibuka sehingga tidak berfungsi sama sekali. Bila halte di buka, banyak sampah - sampah yang berserakan di dalam halte. Selain itu design yang tidak ramah untuk lansia menyebabkan masyarakat malas untuk menggunakan halte tersebut.



Gambar 1 Terminal sudah tidak berfungsi dengan baik

Tidak jauh dari persimpangan jalan tersebut, terdapat Terminal bus induk Kota Bekasi yang melayani kepergian untuk dalam kota, dan antar kota. Karena meningkatnya bus - bus yang melayani masyarakat membuat kemacetan tidak dapat dihindari. Masyarakat yang tinggal di sekitar Bulak Kapal lebih memilih naik bus dari persimpangan Bulak Kapal karena selain cepat juga menghemat biaya. Mereka tidak perlu pergi ke terminal menggunakan angkutan umum.

2. Kegiatan ekonomi yang berlangsung di sepanjang persimpangan Jalan Haji Mulyadi Joyomartono Terdapat banyak para pedagang asongan, pedagang gorengan hingga ojek menggunakan kedua sisi jalan Haji Mulyadi tepat di dekat persimpangan untuk menarik pembeli dan penumpang. Hal ini kerap terjadi karena penumpang Bus turun tepat di situ lalu menggunakan jasa ojek untuk sampai ke rumah masing - masing.



Gambar 2 Ojek yang Menunggu Penumpang

Gambar 3 Pedagang dan Ojek yang menunggu penumpang turun dari Bus

Fasilitas pada Persimpangan Jalan Haji Joyomartono		Uraian
Halte Bus		Tidak berfungsi dengan baik
Median Jalan		Ada
Pulau Jalan		Ada
Lampu Merah		Ada
Trotoar		Tidak berfungsi dengan baik
Rambu Berhenti	Larangan	Ada



Gambar 2 Pedagang dan Ojek yang Menunggu Penumpang Turun dari Bus

3. Kebiasaan masyarakat
Kebiasaan masyarakat yang memilih kemudahan yaitu tanpa harus pergi ke terminal biasa terlebih dahulu menyebabkan terminal bayangan terbentuk karena *demand* dari masyarakat yang meningkat



Aspek Fisik

Pada aspek ini terdapat, terminal bayangan Bulak Kapal sebenarnya memiliki rambu - rambu yang jelas dimana terdapat larangan untuk berhenti pada persimpangan jalan. Yang menjadi masalah ialah terdapat aktifitas - aktifitas ekonomi di sepanjang sisi jalan membuat semua sangat sulit.

Tabel 1 Fasilitas Jalan Haji Mulyadi Joyomartono

Pada tabel di atas dapat diketahui bahwa sebenarnya sudah ada larangan persimpangan tersebut menjadi Terminal Bayangan. Pemerintah sudah memberikan solusi yaitu dengan membangun Halte Bus yang tidak jauh dari persimpangan untuk tempat menaik turunkan penumpang. Namun halte Bus tersebut kurang efisien.

dengan kebutuhan masyarakat sehingga tidak dipergunakan sebagaimana mestinya.

Tabel 2 Penggunaan Lahan di Sekitar Jalan Haji Mulyadi Joyomartono dan Jalan Ir. Hj. Juanda

Penggunaan Lahan	Keterangan
Trotoar	Digunakan untuk los/kios Koran dan minuman untuk berjualan. Selain itu trotoar dimanfaatkan untuk ojek - ojek mangkal menarik penumpang

Ruko	Terdapat ruko - ruko di sepanjang jalan Haji Mulyadi Joyomartono. Ruko tersebut sudah memiliki tempat parkir.
------	---

Pada Tabel di atas dapat disimpulkan bahwa trotoar yang dikhususkan bagi pengguna di gunakan untuk los Koran/minuman dan tempat menunggu tukang ojek pangkalan. Hal ini menyebabkan pejalan kaki sulit untuk melakukan aktivitas mereka.

Aspek Ekonomi

Terdapat aspek ekonomi dimana adanya terminal bayangan Bulak Kapal memberikan pendapatan yang lebih bagi supir angkutan dan bus karena penumpang banyak yang menunggu di terminal bayangan.

Tabel 3 Daftar Rata-Rata Perbedaan Waktu Ngetem Antara Terminal Bayangan Bulak Kapal dan Terminal Bekasi

	Waktu Ngetem
Terminal Bayangan Bulak Kapal	10 - 15 menit
Terminal Bekasi	1 - 3 menit

Dari tabel di atas terdapat perbedaan antara waktu berhenti moda transportasi baik bus maupun mikrolet. Waktu berhenti terminal bayangan bulak kapal cenderung lebih cepat dengan kuantitas lebih banyak yang menyebabkan masyarakat lebih memilih untuk naik dari terminal bayangan dibanding di terminal Bekasi. Masyarakat dan supir angkutan umum memiliki keuntungan lebih banyak dengan berhenti dan menunggu di Terminal Bayangan Bulak Kapal.

Aspek Sosial

Aspek sosial yang dimaksud adalah kenyamanan para pengguna Bus dan angkutan umum yang memilih untuk menunggu di terminal bayangan

Karena kemudahan dalam aksesibilitas yang dekat dengan rumah mereka.

Tabel 4 Daftar Perumahan yang berada di sekitar Terminal Bayangan Bulak Kapal

Nama Perumahan	Jarak dari Perumahan ke Terminal Bulak Kapal
Taman Juanda	200M
Perumnas 3	500M
Perumahan Wisma Jaya	700 M

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa perumahan yang berada di sekitar bulak Kapal yang menyebabkan masyarakat yang tinggal di perumahan tersebut memilih untuk menunggu bus/mikrolet di terminal bayangan Bulak Kapal daripada pergi ke terminal Bekasi untuk menghemat waktu, uang, dan tenaga.

Selain kemudahan yang didapat oleh penumpang terdapat beberapa hal yang negative yang dirasakan oleh masyarakat yang lain, yaitu dapat terjadinya kemacetan, pergerakan yang sangat tinggi melewati persimpangan jalan haji Mulyadi Joyomartono menyebabkan terjadinya kelebihan kendaraan yang melebihi daya tampung jalan ketika di tambah dengan banyaknya angkutan umum yang ngetem menyebabkan ketidaknyamanan.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis data yang telah dilakukan pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan berdasarkan analisis deskriptif serta identifikasi masalah dapat disimpulkan bahwa adanya terminal bayangan tidak dapat dihindari. Pergerakan masyarakat di sekitar bulak kapal yang tinggi menyebabkan pengguna angkutan umum/bus lebih memilih tidak menaiki bus dari terminal namun dari tempat

yang berdekatan dengan rumah mereka yaitu Bulak Kapal dan Terminal induk Bekasi yang tidak berfungsi dengan baik akan menyebabkan banyaknya terminal bayangan di sekitaran terminal, fungsi dari terminal bayangan yang terbentuk Karena susah nya akses pengguna angkutan umum dan bus menuju terminal Induk Kota Bekasi menyebabkan pengguna angkutan umum memilih untuk menunggu di tempat lain yang menyebabkan terminal bayangan terbentuk. Dari terminal bayangan ini akan menyebabkan berbagai masalah seperti kemacetan yang disebabkan oleh angkutan umum berhenti di sisi sepanjang persimpangan Jalan Haji Mulyadi Joyomartono. Warung - warung kecil yang berjualan di atas trotoar, dan ojek - ojek yang mangkal di sisi sepanjang jalan.

Rekomendasi

Dari penelitian ini, terdapat beberapa hal yang menyebabkan permasalahan yang terjadi pada terminal bayangan Bulak Kapal. Berikut adalah rekomendasi dari peneliti untuk menindaklanjuti permasalahan tersebut diperlukan meremajakan serta memperbaiki halte bus yang tersedia tidak jauh dari Terminal Bayangan agar supir angkutan umum dan bus tidak berhenti di persimpangan, pemanfaatan Halte Bus yang telah dibangun secara maksimal khususnya untuk pengguna APTB Transjakarta, dan Pemerintah Kota Bekasi harus meningkatkan pengawasan dan penertiban untuk terminal bayangan supaya para penumpang yang naik dan turun angkutan ditempat yang disediakan dan mengurangi kemacetan sehingga tidak ada lagi terminal bayangan Bulak Kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Artikel dalam Jurnal (Jurnal Primer)

Utama, Ody Wahyu Prasetya , Arifin, M Zainal dan Wicaksono, A. 2014 *Evaluasi Kinerja Terminal Induk Kota Bekasi*. Jurnal. Malang: Teknik Sipil, Universitas Brawijaya

Rangkuti, F. 2005. *Analisis SWOT Teknik Membedah kasus Bisnis Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis untuk Menghadapi Abad 21*. PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Sutaryo Abidin. 2015. *Analisis Pusat Pelayanan Di Kabupaten Belitung Timur Dengan Metode Indeks Sentralitas Marshall & Skalogram*. Jurnal Ilmiah Plano Krisna.