

KAJIAN KEBUTUHAN KEBIJAKAN DALAM PENYELENGGARAAN PELAYANAN TERPADU DI STASIUN SUDIRMAN

Noviyanti *)

Badan Litbang Perhubungan Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

At this time the facility policy / integrated terminal and the Integrated Terminal functions as a terminal in accordance with the criteria of an integrated terminal at some airports in Indonesia like Jakarta (Bus Damri by plane), Surabaya (Bus Damri by plane), Jogjakarta (Bus, Train by plane) is a positive thing for creating efficiency in transport services there has been no uniformity / standards of both design and operation of terminal facilities such integrated.

It should be no legal basis concerning the implementation and operation of the 'terminal facilities' governing integrated aspects of design, complete facilities and operations as well as entering 'terminal facilities' integrated as an element of the master plan of transportation nodes (airports, ports, stations and terminals) that guarantee the safety aspects, safety, health and accessibility applied uniformly

Keywords: Policy Needs Integrated Services, Descriptive Analysis

PENDAHULUAN

Kota Jakarta ibukota negara Indonesia yang merupakan salah satu kota terpadat didunia, sudah semakin renta, diusiaanya yang ke-479 sepertinya Jakarta sudah tidak mampu lagi menyangga beban berat yang ada didalamnya. Kota yang didiami 7.512.323 jiwa (data dinas kependudukan DKI Jakarta) dengan seribu satu permasalahan sosio ekonomi dan sosio politik, seperti sesak, kusam dan muram, Jakarta dikhawatirkan sedang memasuki proses *decaying* / pengeroposan.

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan di DKI Jakarta. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi, sosial dan politik. Infrastruktur yang akan menjadi perhatian, adalah prasarana transportasi, yang meliputi angkutan darat, perkeretaapian, angkutan sungai. Permasalahan yang dihadapi prasarana tersebut dapat dijelaskan berikut ini. Permasalahan yang dihadapi adalah: (1) pola pelayanan distribusi angkutan jalan, antarkota, perkotaan dan perdesaan; (2) kondisi kualitas dan kuantitas sarana dan pelayanan angkutan umum dan perkeretaapian masih terbatas; (3) masih rendahnya kapasitas penyediaan angkutan kereta api, baik barang maupun penumpang; (4) masih kurangnya keterpaduan pembangunan jaringan transportasi Sungai dengan rencana pengembangan wilayah.

Peran transportasi secara terminologi adalah sistem pergerakan manusia dan atau barang antara zona asal ke zona tujuan dengan menggunakan sumber untuk tujuan tertentu. Perkembangan suatu wilayah dalam kaitannya dengan pemerataan pembangunan sangat bergantung pada sektor transportasi.

Pelayanan antarmoda yang terpadu merupakan tantangan di masa depan seiring dengan dinamika perkembangan wilayah khususnya di wilayah perkotaan yaitu bagaimana

mewujudkan pelayanan transportasi publik dengan lebih baik, lebih cepat, lebih murah, dan yang tidak kalah penting adalah lebih aman.

Untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, pelayanan transportasi dapat diukur dari bagaimana pelayanan moda-moda transportasi publik dalam suatu wilayah tersebut dapat terintegrasi, serta tingkat realisasi utilitas fasilitas penunjang transportasi terhadap kapasitasnya.

Stasiun Kereta Api, adalah tempat di mana para penumpang dan barang dapat naik-turun dalam memakai sarana transportasi kereta api. Selain stasiun, pada masa lalu dikenal juga dengan halte kereta api yang memiliki fungsi nyaris sama dengan stasiun kereta api

Integrasi antarmoda di stasiun-stasiun di DKI Jakarta memang perlu didukung dengan fasilitas terpadu karena keterpaduan antarmoda dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan transportasi pada pengguna jasa. Peran penting fasilitas terpadu untuk perpindahan moda tersebut masih perlu ditata dengan suatu kebijakan fasilitas/terminal terpadu antarmoda.

Pada saat ini kebijakan fasilitas terpadu serta fungsi Pelayanan Terpadu sebagai stasiun yang sesuai dengan kriteria stasiun terpadu di beberapa stasiun di Indonesia seperti di Jakarta (Trans Jakarta dengan KRL Commuter), Surabaya (Bus Damri dengan KRL Commuter), Jogjakarta (Bus, KA dengan pesawat terbang) merupakan hal yang positif untuk menciptakan efisiensi dalam pelayanan transportasi belum ada keseragaman/standar baik disain maupun operasi dari stasiun dengan fasilitas terpadu tersebut. Permasalahannya adalah bagaimana mewujudkan keseragaman/standar dan disain serta operasional fasilitas terpadu di stasiun-stasiun di Indonesia. Tujuan kajian ini mewujudkan keseragaman/standar dan disain serta operasional fasilitas di stasiun-stasiun di Indonesia. Hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah terwujudnya keseragaman/standar dan disain serta operasional fasilitas di stasiun-stasiun di Indonesia

METODE PENELITIAN

A. Kerangka Berpikir

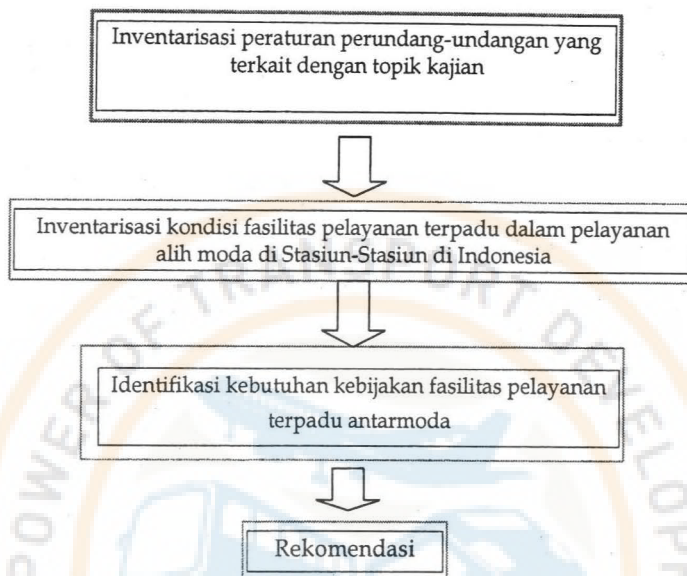
Dalam penyusunan kebijakan standar pelayanan terpadu di Indonesia yang perlu diperhatikan adalah penetapan dan pelaksanaan kebijakan tata ruang dan tata transportasi baik ditingkat lokal, wilayah maupun nasional seperti tersedianya layanan transportasi bagi masyarakat.

Dengan jumlah bangkitan perjalanan yang terus meningkat, maka sarana dan prasarana pendukungnya pun harus dapat menyokong kegiatan dari penggunaannya. Ketersediaan fasilitas pelayanan terpadu harus sesuai dengan kebutuhan perjalanan yang dibutuhkan oleh masyarakat baik pelayanan sekarang maupun mengantisipasi kebutuhan perjalanan pada masa yang akan datang.

Untuk mengantisipasi kebutuhan perjalanan dua hal yang harus diperhatikan adalah pengembangan fasilitas pelayanan terpadu yang mencakup sarana dan prasarananya, dan tingkat pelayanan yang diinginkan pengguna. Hal tersebut harus disesuaikan dengan kebijakan standar pelayanan yang dimiliki oleh masing-masing moda transportasi yang ada. Dengan terpenuhinya jumlah dan kualitas sarana dan prasarana transportasi serta

pelayanan yang diinginkan oleh pengguna maka pelaksanaan keterpaduan fasilitas pelayanan terpadu dapat dilakukan. Keterpaduan sarana, prasarana dan pelayanan merupakan tujuan pengguna dalam meminimalkan waktu perjalanan yang optimal pengguna transportasi yang akan melakukan perjalanan lanjutan dengan moda lain.

Berikut kerangka berpikir secara diagram yang mendasari kajian dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Kerangka Pikir kajian

Proses analisis yang akan dilakukan adalah analisis check list of criteria, yang menganalisis kesesuaian layanan terpadu dengan standart pelayanan terpadu antar moda yang berlaku.

Proses analisis selanjutnya adalah sistem simpul jaringan transport, analisis ini kan menunjukkan fungsi stasiun dengan pelayanan terpadu sebagai lokasi pergantian moda kendaraan. Analisis permasalahan transportasi yang akan melihat hubungan permasalahan internal-eksternal stasiun dengan pelayanan terpadu dan wilayah sekitarnya, sehingga akan terlihat keterkaitannya. Untuk lebih jelas dalam bab ini diuraikan pendekatan studi, metodologi yang digunakan, serta kajian pustaka mengenai pelayanan fasilitas terpadu angkutan penumpang. Analisis lebih difokuskan pada identifikasi faktor penting yang perlu diperhatikan dalam upaya peningkatan pelayanan terpadu angkutan lanjutan.

B. Metode Yang Digunakan

Bab ini akan menjelaskan mengenai tahap – tahap dalam pengerjaan kajian ini yang meliputi metode pendekatan dan analisis data.

1. Metode Pendekatan

Kajian diawali dengan mempelajari peraturan terkait dengan pelayanan fasilitas terpadu di Indonesia, pengumpulan data serta pengamatan lapangan. Selanjutnya dikaji kondisi pelayanan alih moda dan angkutan lanjutan saat ini serta identifikasi kondisi yang diinginkan.

Beberapa pendekatan yang digunakan untuk merumuskan tujuan dan hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah :

a. Pendekatan peraturan perundang-undangan

Pendekatan peraturan perundang-undangan adalah suatu pendekatan melalui penelaahan semua peraturan perundang-undanganyang berkaitan dengan layanan terpadu di Stasiun Sudirman. Dari pendekatan tersebut diharapkan, akan dapat diketahui kebijakan pelayanan angkutan lanjutan terpadu yang sesuai dengan kondisi yang ada.

Dasar Hukum Penyelenggaraan Transportasi Antarmoda/Multimoda

1) Nasional

Penyelenggaraan angkutan antarmoda/multimoda diamanatkan dalam undang-undang di bidang transportasi yaitu undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Pelayaran, Perkeretaapian dan Penerbangan.

- a) Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ keterpaduan antarmoda/multimoda diatur pada berbagai pasal yaitu:
- (1) Pasal 2 butir h, menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan asas terpadu;
 - (2) Pasal 33 ayat 1 menyatakan bahwa untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan antarmoda/multimoda ditempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal;
 - (3) Pasal 93 ayat 2 butir e menyatakan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan pepaduan berbagai moda angkutan;
 - (4) Pasal 165 ayat 1 dan 2 antara lain menyatakan bahwa angkutan umum di jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda, dan dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan hukum angkutan jalan dan badan hukum angkutan multimoda dan/atau badan hukum moda lain.
- b) Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyebutkan keterpaduan antarmoda/multimoda dalam berbagai pasal sebagai berikut:
- (1) Pasal 2 butir e menyatakan bahwa perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas keterpaduan;
 - (2) Pasal 6 ayat 3 menyatakan tatanan perkeretaapian umum harus terintegrasi dengan moda transportasi lainnya;
 - (3) Pasal 147 ayat 1, ayat 2 dan ayat 3 menyatakan antara lain bahwa angkutan kereta api dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda, dan

dilaksanakan berdasarkan perjanjian antara penyelenggara sarana perkeretaapian dengan badan hukum angkutan multimoda dan/atau penyelenggara moda lainnya.

- c) Pada undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur keterpaduan antarmoda/multimoda antar lain diatur pada:
 - (1) Pasal 2, butir g, menyatakan bahwa pelayaran diselenggarakan berdasarkan asas keterpaduan;
 - (2) Pasal 9 ayat 4 butir d, menyatakan bahwa jaringan trayek dan teratur angkutan laut dalam negeri disusun dengan memperhatikan keterpaduan intra dan antarmoda transportasi;
 - (3) Pasal 18 ayat 4 menyatakan bahwa kegiatan angkutan sungai dan danau disusun dan dilakukan secara terpadu dengan memperhatikan intra dan antarmoda yang merupakan satu kesatuan Sistem Transportasi Nasional;
 - (4) Pasal 22 ayat 2 butir f, menyatakan bahwa penetapan lintas angkutan penyeberangan dilakukan dengan mempertimbangkan jaringan trayek angkutan laut sehingga mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda;
 - (5) Pasal 50-55 menyatakan bahwa angkutan perairan dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda, dan dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dilaksanakan antara penyedia jasa angkutan perairan dan badan usaha angkutan multimoda dan penyedia jasa moda lainnya;
 - (6) Pasal 68 butir c.) menyatakan bahwa pelabuhan memiliki peran sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi;
 - (7) Pasal 96 ayat 2, menyatakan bahwa pembangunan pelabuhan laut harus memenuhi persyaratan teknis kepelabuhanan, kelestarian lingkungan dan memperhatikan keterpaduan intra dan antarmoda transportasi.
- d) Sedangkan dalam undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan diatur keterpaduan antarmoda /multimoda:
 - (1) Pasal 123 ayat 2, yang menyatakan bahwa jaringan dan rute penerbangan luar negeri antara lain memperhatikan keterpaduan intra dan antarmoda/multimoda;
 - (2) Pasal 182, tanggung jawab pada angkutan intermoda;
 - (3) Pasal 187-191 menyatakan bahwa angkutan udara dapat merupakan bagian angkutan multimoda, dan dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan usaha angkutan udara dan badan usaha angkutan multimoda dan/atau badan usaha moda lainnya;
 - (4) Pasal 194, bandar udara memiliki peran sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi;

- (5) Pasal 214, pembangunan bandar udara antara lain memperhatikan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, mutu pelayanan jasa kebandarudaraan, kelestarian lingkungan serta keterpaduan antarmoda / multimoda.

2) Internasional

Secara internasional Indonesia turut serta menandatangani *ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport* sehingga kesepakatan multilateral tersebut, dapat menjadi salah satu dasar hukum penyelenggaraan transportasi antarmoda/ multimoda di Indonesia

b. Pendekatan Kondisi Pelayanan Terpadu di Stasiun

Pendekatan adalah suatu pendekatan untuk mengidentifikasi kondisi permasalahan layanan terpadu yang sesuai dengan yang diharapkan.

2. Analisis Data

Penelitian Deskriptif. Penelitian ini merupakan penelitian yang bertujuan menjelaskan fenomena-fenomena yang ada secara terperinci. Hasil penelitian dijabarkan dalam bentuk penjelasan sesuai kebutuhan yang dimaksud. Penelitian deskriptif tidak memerlukan syarat adanya hipotesis pendahuluan maupun syarat adanya penelitian penajagan.

GAMBARAN UMUM OBJEK KAJIAN

Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) merupakan payung kebijakan pembangunan transportasi secara nasional yang mengamanatkan bahwa kebijakan pengembangan transportasi adalah untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Kebutuhan akan keterpaduan transportasi dalam Tataran Transportasi Lokal (Tatralok), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil), maupun Tataran Transportasi Nasional (Tatranas) merupakan kepentingan pelayanan transportasi dalam hal pengintegrasian khusus fasilitas pelayanan terpadu di stasiun-stasiun di Indonesia. Dalam kajian ini yang menjadi objek pengamatan antara lain : Stasiun Sudirman (sebagai obyek studi kasus) dan Stasiun Gambir Jakarta, Stasiun Gubeng Surabaya dan Stasiun Meguwo Yogyakarta.

A. Stasiun Sudirman dan Stasiun Gambir Jakarta

Perkembangan jumlah penumpang di Stasiun Sudirman dan Stasiun Gambir Jakarta terus mengalami peningkatan. Pada kondisi seperti ini dan khususnya kondisi transportasi jalan-rel yang terjadi di Stasiun Sudirman dan Stasiun Gambir Jakarta sudah perlu dipikirkan untuk menerapkan konsep antarmoda yang akan menghubungkan antara stasiun dengan moda angkutan lain {selain Bus Transjakarta (Busway)} yang telah beroperasi di stasiun) dalam rangka mewujudkan kebutuhan akan transportasi bagi masyarakat berdasarkan kebutuhan dan perkembangan yang terjadi saat ini. Moda lanjutan yang beroperasi di Stasiun Sudirman dan Stasiun Gambir Jakarta dikelola oleh PT. Trans Jakarta. Bus Trans Jakarta yang beroperasi di Stasiun Sudirman telah melayani penumpang untuk 3 rute yaitu di Halte Dukuh Atas 1 ada koridor I dengan tujuan Blok M-Kota sedangkan Halte Dukuh Atas 2 ada koridor VI melayani tujuan Dukuh Atas-Ragunan dan koridor IV melayani tujuan

Dukuh Atas-Pulogadung dan Stasiun Gambir Jakarta telah melayani penumpang untuk 2 rute tujuan, yaitu Halte Gambir 1 ada koridor II dengan tujuan Pulogadung-Harmoni melalui Mesjid Istiqlal sedangkan Halte Gambir 2 ada koridor II melayani tujuan Harmoni-Pulogadung melalui Balaikota dan Kwitang. Jumlah penumpang lanjutan yang menggunakan bus Trans Jakarta dari Data Dinas Perhubungan DKI Jakarta Menurut Rute tahun 2010 menunjukkan bahwa penumpang yang naik dan turun dari Gambir sebanyak antara 300.000-350.000 penumpang, untuk koridor I (Blok M-Kota) jumlah penumpang sebanyak 69.578 per hari. jumlahnya mengalami peningkatan menjadi 79.448 atau naik 14,19 persen, untuk koridor VI (ragunan - dukuh atas) dari 24.410 naik menjadi 28.346 atau naik 16,12 persen. jumlah keseluruhan penumpang setiap hari sebanyak 173.149 orang. jumlah penumpang di dalam bus melebihi kapasitas maksimal yakni 85 orang

B. Stasiun Gubeng Surabaya

Stasiun Surabaya Gubeng adalah stasiun kereta api (KA) yang terletak di Gubeng, Surabaya, Jawa Timur dan berada di bawah naungan PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VIII. Stasiun ini merupakan stasiun KA terbesar di Surabaya dan merupakan tempat keberangkatan KA utama dari Kota Surabaya, khususnya yang melalui jalur selatan, sedangkan KA yang melewati jalur utara, seperti KA jurusan Jakarta via Semarang, diberangkatkan dari Stasiun Surabaya Pasarturi. Stasiun Surabaya Gubeng pertama kali dibangun di sisi barat rel KA. Pada pertengahan dekade 1990-an, bangunan baru Stasiun Surabaya Gubeng dibangun di sisi timur rel KA dengan arsitektur lebih modern dan lebih luas.

Stasiun Gubeng memiliki jalur dengan fungsinya antara lain :

1. Jalur 1 : keberangkatan KA ekonomi & Komuter
2. Jalur 2 : kedatangan KA Ekono0mi & Komuter
3. Jalur 3 : kedatangan KA Ekonomi & Komuter jika di jalur 1 & 2 ada KA yg stabling
4. Jalur 4 : kedatangan KA jika di jalur Lain ada KA yg stabling, kadang juga untuk Lewat KA Barang (Langsung)
5. Jalur 5 : kedatangan & keberangkatan KA Eksekutif & Bisnis kaLo di jalur 6 ada KA stabling, kadang juga untuk Lewat KA Barang (Langsung)
6. Jalur 6 : khusus untuk keberangkatan dan kedatangan KA Eksekutif & Bisnis

C. Stasiun Meguwo Yogyakarta

Jogyakarta merupakan salah satu kota tujuan wisata yang paling banyak dikunjungi wisatawan, tidak hanya sebagai kota wisata Jogjakarta juga merupakan kota Budaya, kota Pendidikan dan kota Perdagangan sektor UKM yang sangat memerlukan dukungan prasarana dan sarana transportasi yang memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Stasiun ini difungsikan menjadi stasiun bandar udara yang akan melayani KA bandara untuk mengangkut penumpang antara Bandara Adisucipto dengan Yogyakarta maupun Solo, sekaligus menjadi titik sistem transportasi terpadu di Yogyakarta. Stasiun Maguwo sekarang dilengkapi dengan jalur bawah tanah yang menghubungkan penumpang pesawat

terbang langsung dari stasiun. Di halaman depan juga telah berfungsi halte pemberhentian sistem angkutan dalam kota Transjogja. Untuk keperluan ini, posisi stasiun telah digeser sejauh kurang lebih 300m ke arah timur dari titik asalnya.

Pelayanan terpadu di Bandara Adi Sucipto merupakan salah satu sarana penting bagi penduduk DIY dan sekitarnya untuk melakukan perjalanan, oleh karena itu kondisi fasilitas/terminal terpadu ini harus dapat mendukung sesuai dengan kebutuhan penggunaannya, dimana para penggunaannya harus merasa nyaman dan aman dengan kondisi terminal terpadu tersebut. Fasilitas terpadu tersebut merupakan bagian dari pengembangan Bandara Adi Sucipto yang rata-rata per hari melayani penerbangan sebanyak 40 sampai 42 penerbangan domestik dan internasional dengan jumlah penumpang per hari rata-rata sebanyak 3.500 orang, lokasi bandara Adi Sucipto yang strategis mendukung penerapan pengintegrasian sejumlah moda transportasi. Selain bandara Adi Sucipto I Daerah Istimewa Jogjakarta juga memiliki stasiun KA Tugu, Terminal Bus Giwangan, dan Terminal Bus Jombor yang juga mendukung realisasi keterpaduan antarmoda dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan transportasi pada pengguna jasa

Perpindahan moda dapat dilihat pada letak dan area strategis pada kawasan bandara dengan terminal utama Bandara Adi Sucipto yang dihubungkan aksesibilitas ke moda jalan seperti bus perkotaan Trans Jogja, moda jalan rel kereta api komuter Prambanan Ekspres (Prameks) jurusan Solo - Jogja - Magowo - Kutoarjo - Purworejo. Untuk mengintegrasikan moda-moda tersebut telah dibangun sejumlah fasilitas baru di areal bandara yang terdiri dari halte bus Trans Jogja dan stasiun KA Maguwo Baru yang terletak dilapangan parkir bandara, disisi utara Bandara Adi Sucipto. Dibangun pula terowongan (underpass) dengan penyejuk ruangan (AC) seluas 1.092 meter dibawah jalur rel KA dan menggunakan travelator yang menghubungkan kawasan bandara dengan lapangan paker tempat halte Trans Jogja dan Stasiun KA Maguwo Baru.

Fasilitas/terminal terpadu ini dibangun agar dapat dimanfaatkan pengguna jasa terutama masyarakat yang berdomisili disekitar Jogjakarta seperti di daerah Boyolali, Kutoarjo, Purworejo, Kalten serta Solo dalam memilih angkutan antarmoda seperti bus Trans Jogja dan KA Prameks dari dan keluar bandara Adi Sucipto Jogjakarta.

ANALISIS

A. Analisis Permasalahan

Fasilitas perpindahan angkutan penumpang antarmoda didesain untuk memberikan pelayanan perpindahan antarmoda dari dan ke bandara. 'Terminal/fasilitas' terpadu pada dasarnya merupakan serangkaian terminal yang dihubungkan oleh berbagai moda transportasi dan sistem infrastruktur. Area perpindahan moda untuk pengguna yang akan berpindah moda transportasi dari kereta/bis ke pesawat udara atau sebaliknya dilayani dengan kemudahan, salah satunya dengan menyatukan bangunan fasilitas perpindahan antarmoda tersebut. Kecenderungan munculnya keterpaduan layanan antarmoda dalam satu 'terminal/fasilitas' terpadu di beberapa stasiun di Indonesia seperti pada stasiun di Stasiun Gambir dan Stasiun Sudirman Jakarta, Stasiun Gubeng Surabaya, dan Stasiun Meguwo Yogyakarta yang menciptakan efisiensi pelayanan transportasi namun satu sama

lainnya tidak ada keseragaman/standar baik disain maupun operasi. Sehingga dapat dipahami dari ketiga contoh bandara tersebut, 'bentuk' implementasi 'terminal/fasilitas' terpadu berbeda satu sama lainnya. Dan tentunya implementasi aspek-aspek keselamatan maupun keamanan juga berbeda.

B. Pembahasan

Dalam menganalisis permasalahan terminal terpadu di Indonesia yang saat ini telah mulai dikembangkan oleh stasiun di Indonesia antara lain di Stasiun Gambir dan Stasiun Sudirman Jakarta, Stasiun Gubeng Surabaya dan Stasiun Meguwo Jogjakarta, perlu menginventarisir kebijakan di bidang transportasi darat, laut dan udara terkait dengan terminal terpadu di Indonesia. Setelah melakukan elaborasi terhadap produk peraturan perundangan transportasi yang mengatur tentang terminal, tidak ditemukan batasan ataupun standar 'terminal/fasilitas' terpadu baik dari aspek disain maupun kelengkapan fasilitasnya. Sehingga dapat dipahami bila dari ketiga contoh stasiun tersebut di Indonesia 'bentuk' implementasi 'terminal/fasilitas' terpadu berbeda satu sama lainnya. Dan tentunya implementasi aspek-aspek keselamatan maupun keamanan juga berbeda.

Berikut contoh, agar ketidakseragaman standar dari ketiga stasiun tersebut diatas dapat dijadikan sebagai pembandingan dari 'terminal/fasilitas' terpadu di Indonesia, yaitu di Jogjakarta pejalan kaki difasilitasi dengan disediakannya *underpass* yang memisahkannya dengan lalu lintas kendaraan menuju angkutan lanjutan dari moda udara ke stasiun Meguwo moda jalan rel dan ke halte Trans Jogja sebagai moda jalan sehingga isu keselamatan dan keamanan rendah seperti pada gambar di bawah ini.

Lain halnya dengan bandara di Jakarta, untuk dapat berganti moda, baik ke kendaraan pribadi di tempat parkir maupun ke angkutan lanjutan (bus Damri) pejalan kaki harus menghadapi konflik dengan lalu lintas kendaraan. Jika tidak hati-hati dalam menyeberang, kecelakaan bukan tidak mustahil akan terjadi. Jogjakarta lebih *advanced* karena telah memiliki *master plan* pengembangan bandara yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dimana 'terminal/fasilitas' terpadu secara disain menjadi elemen dari *master plan* tersebut *by design* dan *by purpose* sejak awal perencanaan dan perancangannya. Dari temuan ini, jelas diperlukan suatu pengaturan yang menjamin adanya standar untuk disain, kelengkapan fasilitas hingga pengoperasian yang menjaga aspek-aspek keselamatan, keamanan, kesehatan dan aksesibilitas dapat diterapkan secara seragam.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan diatas dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Analisis terhadap peraturan/kebijakan keseragaman/standar 'terminal/fasilitas' terpadu, secara lebih menyeluruh baik dari aspek disain maupun kelengkapan fasilitasnya di bandara-bandara internasional di Indonesia dalam memfasilitasi pengguna jasa angkutan lanjutan menuju tujuan akhir.

2. Disain dan kelengkapan fasilitas 'terminal/fasilitas' terpadu di Bandara Adisucipto Jogjakarta merupakan indikasi keberhasilan yang baik dalam penerapan 'terminal/fasilitas' terpadu dalam menciptakan pelayanan transportasi antarmoda.

B. Saran

Beberapa saran untuk penyempurnaan tindak lanjut dari penyelenggaraan dan pengoperasian 'terminal/fasilitas' terpadu di Indonesia adalah sebagai berikut :

1. Perlu ada landasan hukum tentang penyelenggaraan dan pengoperasian 'terminal/fasilitas' terpadu yang mengatur aspek-aspek disain, kelengkapan fasilitas dan operasinya serta memasukkan 'terminal/fasilitas' terpadu sebagai elemen dari master plan simpul transportasi (bandara, pelabuhan, stasiun dan terminal) yang menjamin aspek-aspek keselamatan, keamanan, kesehatan dan aksesibilitas diterapkan secara seragam;
2. Perlu mengevaluasi master plan semua simpul transportasi (bandara, pelabuhan, stasiun dan terminal) yang sudah ada untuk memasukkan 'terminal/fasilitas' terpadu sebagai elemennya.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, tentang Jalan, Departemen Perhubungan, 2004;

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, tentang Perkeretaapian, Departemen Perhubungan, 2007;

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, Departemen Perhubungan, 2008;

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, tentang Penerbangan, Departemen Perhubungan, 1992.

*) Lahir di Cianjur-Jawa Barat 25 Nopember 1956, sekarang bekerja sebagai peneliti di Sekretariat Badan Litbang Perhubungan