

KAJIAN MEWUJUDKAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN YANG TERTIB DI WILAYAH BEKASI

Rini Sulianti *)

Badan Litbang Perhubungan Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Currently, Region bekasi an economic activity is quite stretched, it can be seen from the number of flats, shops, banks, and restaurants that stood here. Bekasi also be an option for citizens who want to travel Jabotabek shopping, because there are side Mol Metropolitan, Mega Hypermall Bekasi, Bekasi Square, Plaza Pondok Gede, Grand Mall, Bekasi Cyber Park, and Bekasi Trade Centre. Shopping centers such as Carrefour hypermarket, Giant, Makro, and Hypermart also present in Luxury residential township with too many amenities to grow here, like Kemang Pratama, Harapan Indah and Sumarikon and the many traditional markets. With the development of Bekasi city in terms of economic and population growth will affect the increasing number of vehicles, including personal automobile, motorcycle and car of two-wheeled transport is spread all over the city in the area of Bekasi, even ranked third Jabotabek se with an increased number of motor vehicles Most after Tangerang and West Jakarta. This becomes a problem in the Bekasi area makes the region particularly bad in the morning and afternoon hares day so road users are not comfortable, safe and smoothly to achieve the goal. For that is needed for "Policy Studies Solve Traffic Congestion in the area of Bekasi" In order to improve service to the user traffic Bekasi area.

Key words: Traffic, congestion, motor vehicles, and Bekasi area.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, yang berfungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan serta sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan pelayanan.

Transportasi perlu ditata dalam suatu sistem kelancaran lalu lintas dalam rangka menghasilkan jasa transportasi yang berkemampuan tinggi sehingga dapat terselenggara secara efektif dan efisien terutama pengguna lalu lintas dapat menikmati dengan lancar, aman, nyaman dan selamat. Upaya yang dapat dilakukan untuk mendukung hal tersebut antara lain adalah dengan bagaimana dapat mengatasi kemacetan-kemacetan lalu lintas secara efektif dan efisien terutama di wilayah Bekasi. Bekasi merupakan tempat tinggal kaum urban serta tempat dikembangkannya berbagai industri. Kota ini terletak di sebelah timur Jakarta, berbatasan dengan Jakarta Timur di barat, Kabupaten Bekasi di utara dan Timur, Kabupaten Bogor di Selatan, serta Kota Didepok di sebelah barat daya.

Dengan perkembangan kota Bekasi dari segi perekonomian dan pertumbuhan penduduk akan mempengaruhi adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor, antara lain mobil pribadi, motor roda dua dan mobil angkutan kota yang tersebar diseluruh penjuru di Wilayah Bekasi, bahkan di Wilayah Bekasi mengalami peningkatan signifikan, bahkan menempati

urutan ke tiga se-Jabotabek dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor terbanyak setelah Tangerang dan Jakarta Barat. Hal ini menjadi suatu permasalahan di Wilayah Bekasi menjadikan wilayah macet terutama pada pagi dan sore hari ditambah dengan banyaknya angkutan umum perkotaan yang ngetem/ mangkal di terminal bayangan di sejumlah tempat di Wilayah Bekasi, mereka menggunakan badan jalan sehingga terjadi penyempitan dan menimbulkan kemacetan, hal ini banyak dikeluhkan oleh warga karena mengganggu pengguna jalan.

Akibat adanya permasalahan kemacetan lalu lintas di Wilayah Bekasi terutama pada pagi dan sore hari saat jam kerja, maka mengakibatkan perjalanan di Wilayah Bekasi menjadi tidak lancar, aman dan nyaman, oleh karena itu perlunya adanya penertiban terhadap angkutan umum perkotaan terutama yang mangkal di terminal bayangan sehingga dapat menyelesaikan permasalahan ini. Mengingat Wilayah Bekasi merupakan salah satu wilayah terbesar di Indonesia untuk itu perlu adanya kajian yang berjudul *"Kajian Mewujudkan Angkutan Umum Perkotaan yang Tertib di Wilayah Bekasi"*.

LANDASAN TEORI

1. Pengertian :

- a. Transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.
- b. Jaringan transportasi adalah serangkaian kegiatan yang dihubungkan dengan jaringan prasarana transportasi dan atau jaringan pelayanan transportasi sehingga membentuk suatu kesatuan jaringan untuk keperluan penyelenggaraan transportasi .
- c. Moda transportasi adalah suatu tatanan dari jenis transportasi tertentu menurut karakteristik ruang lalu lintasnya.
- d. Pelayanan transportasi adalah kegiatan untuk melayani perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain meliputi pelayanan dalam simpul dapat berupa bandara, terminal bus, terminal penumpang di pelabuhan, ruang lalu lintas sebagai pelayanan lalu lintas dan sebagai pelayanan lalu lintas dan pelayanan angkutan.
- e. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan umum perkotaan, baik untuk angkutan orang maupun barang.
- f. Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, termasuk bangunan perlengkapan yang diperuntukan bagi lalu lintas.
- g. Lalu lintas adalah tempat kegiatan yang akan menimbulkan perjalanan dan berpengaruh terhadap lalu lintas umum.
- h. Perlengkapan jalan adalah perlengkapan pada jalan yang berfungsi mengatur, memberi perintah, menjaga keselamatan dalam berlalu lintas dan menjamin penyelenggaraan lalu lintas yang efisien yang meliputi rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, median dan lampu pengatur lalu lintas;

- i. Izin adalah izin trayek untuk angkutan dalam trayek dan teratur atau izin operasi untuk angkutan khusus yang digunakan dalam pengangkutan orang dengan kendaraan umum.
- j. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor, yang terdiri dari bus dan mobil penumpang yang digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
- k. Angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil umum dan/atau mobil penumpang umum dalam trayek tetap dan teratur.
- l. Terminal bayangan adalah prasarana angkutan sebagai tempat tidak resmi untuk kedatangan, pemberangkatan dan berpangkalannya kendaraan bermotor angkutan penumpang umum yang beroperasi.

2. Penyelenggaraan Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Kota Bekasi.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Bekasi diamanatkan dalam Peraturan Daerah kota Bekasi Nomor 05 Tahun 2000 dan semua undang-undang di bidang transportasi, yaitu Undang-undang Nomor 13, 14, 28, 22, 41, 42, 43, dan 61 tahun 1993.

Ada beberapa batasan mengenai penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di kota Bekasi pada keputusan Walikota Bekasi. Sesuai dengan Keputusan Walikota Bekasi Nomor : Nomor : 551.21/Kep.438-Dishub/Xii/2004 tentang Lintasan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Angkutan Kota Pada Setiap Lintasan Trayek di Kota Bekasi. Yang menyatakan bahwa dalam rangka ketertiban, kelancaran pelayanan angkutan kota di Kota Bekasi dan untuk meningkatkan disiplin para pengemudi angkutan kota serta dalam rangka menciptakan keseimbangan antara kebutuhan dengan ketersediaan armada angkutan maka Keputusan Walikota Bekasi Nomor : 551.21/Kep.236-Dishub/VI/2004 tentang Pentapan Lintasan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Angkutan Kota Bekasi perlu ditinjau kembali. Dan berdasarkan pertimbangan huruf a di atas perlu ditetapkan kembali lintasan trayek dan jumlah plafon angkutan kota pada setiap lintasan trayek dengan Keputusan Walikota.

Terdapat dalam beberapa undang-undang dan peraturan pemerintah bahwa lintasan trayek dan jumlah kendaraan angkutan kota pada setiap lintasan trayek di wilayah Kota Bekasi sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan.

3. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di kota Bekasi.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di kota Bekasi nomor 05 Tahun 2000 menyatakan bahwa dalam upaya mewujudkan kelancaran, ketertiban dan keamanan berlalu lintas di Kota Bekasi perlu adanya ketentuan yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dan untuk maksud tersebut pada huruf a perlu diatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan dengan Peraturan Daerah Kota Bekasi.

4. Kewajiban pemegang izin Trayek sesuai Pasal 38.

Pengguna angkutan yang telah memperoleh izin diwajibkan untuk :

- a. Mengoperasikan kendaraan yang layak jalan ;
 - b. Awak kendaraan yang mengoperasikan kendaraan harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku ;
 - c. Melaksanakan wajib angkut penumpang ;
 - d. Melaporkan setiap bulan kegiatan oprasional angkutan ;
 - e. Melayani lintasan trayek yang diberikan, dengan ketentuan ;
 - 1) Mengangkut jumlah penumpang sesuai dengan jumlah yang tertera pada Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK), kecuali untuk angkutan bus kota diberikan dispensasi muatan sebanyak 20% dari jumlah tempat duduk sepanjang memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
 - 2) Memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada penumpang.
 - f. Menyertakan kartu pengawasan sewaktu kendaraannya operasi ;
 - g. Mematuhi segala ketentuan yang berlaku.
5. Fungsi terminal sesuai peraturan daerah kotamadya Daerah Tingkat II Bekasi Nomor 56 tahun 1998 adalah prasarana angkutan sebagai tempat untuk mengatur kedatangan, pemberangkatan dan berpangkalnya kendaraan bermotor angkutan penumpang umum yang beroperasi di kota Bekasi yang merupakan suatu tempat yang dapat memberikan pelayanan pada umum baik yang bersifat komersial maupun yang tidak komersial sedangkan angkutan umum merupakan kendaraan bermotor yang disediakan atau dipergunakan oleh angkutan umum dalam perkotaan dengan dipungut bayaran.

METODOLOGI

1. Pola Pikir

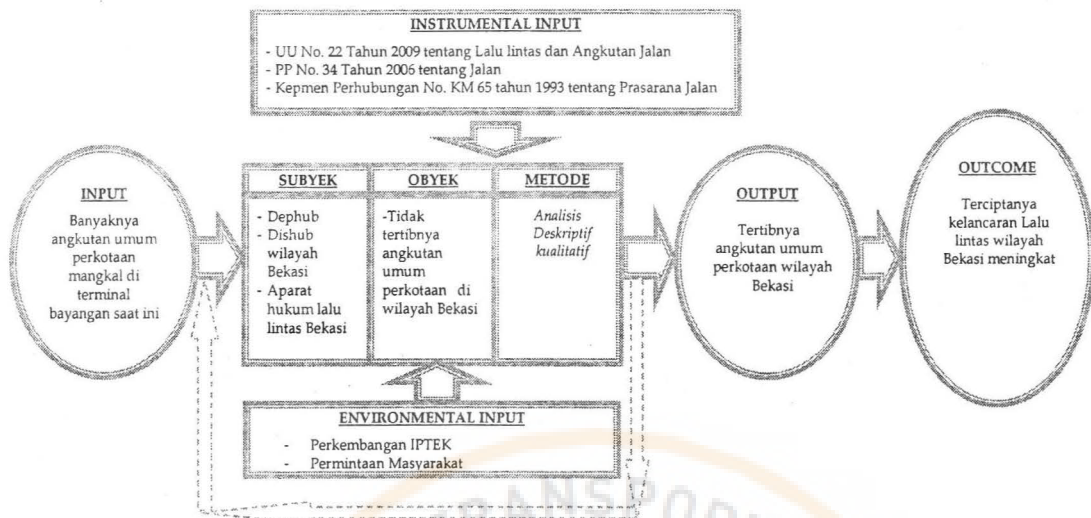
2. Pengumpulan Data Primer

Melaksanakan survei ke instansi terkait/Dinas Perhubungan Bekasi guna mendapatkan data dan informasi yang diperlukan untuk menganalisis.

Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder yang dibutuhkan antara lain :

- a. Jumlah angkutan perkotaan di wilayah Bekasi;
- b. Jumlah terminal bayangan di wilayah Bekasi;
- c. Jumlah trayek angkutan perkotaan wilayah Bekasi;
- d. Sistem manajemen pengelolaan angkutan perkotaan wilayah Bekasi;
- e. Serta data yang mendukung kajian ini.



Gambar 1. Pola Pikir Penelitian

3. Metode analisa data

Analisis yang digunakan dengan menggunakan Analisis deskriptif kualitatif dengan menganalisa terjadinya terminal bayangan di beberapa tempat di wilayah Bekasi yang digunakan angkutan perkotaan mangkal di badan jalan sehingga menyebabkan terjadinya kemacetan terutama pada jam sibuk pagi hari dan sore hari di wilayah Bekasi dengan demikian dapat menemukan solusi untuk menertibkan angkutan umum perkotaan wilayah Bekasi yang dapat menunjang kelancaran lalu lintas secara efektif dan efisien.

4. Peraturan Perundang-undangan

Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan judul penelitian meliputi peraturan perundang-undangan Pemerintah Republik Indonesia dibidang Transportasi Darat Khususnya Jalan Raya. Untuk bidang transportasi jalan tersedia produk hukumnya yaitu undang-undang nomor 22 tahun 2005 tentang lalu lintas dan angkutan jalan seperti yang tertera pada tabel 1.

DATA DAN ANALISA

Dengan perkembangan kota Bekasi dari segi perekonomian dan pertumbuhan penduduk akan mempengaruhi adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor, antara lain mobil pribadi, motor roda dua dan mobil angkutan kota yang tersebar diseluruh penjuru di Wilayah Bekasi, bahkan di Wilayah Bekasi mengalami peningkatan signifikan, bahkan menempati urutan ke tiga se Jabotabek dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor terbanyak setelah Tangerang dan Jakarta Barat. Hal ini menjadi suatu permasalahan di Wilayah Bekasi menjadikan wilayah macet terutama pada pagi hari dan sore hari ditambah dengan banyaknya angkutan umum perkotaan yang ngetem/mangkal di terminal bayangan di sejumlah tempat di Wilayah Bekasi, mereka menggunakan badan jalan sehingga terjadi penyempitan dan menimbulkan kemacetan.

Tabel 1. Produk Perundang-undangan Moda Transportasi Jalan

No	Jenis Produk	Nomor	Tentang	Kepentingan
1.	Undang-undang	- 22 tahun 2005	- lalu lintas dan angkutan jalan	- regulator, operator masyarakat
2.	Peraturan pemerintah prasarana jalan	- KM . 41 th 1993 - KM . 43 th 1993 - KM . 31 th 2004	- angkutan lalu lintas - prasarana jalan raya - penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum	- masyarakat - masyarakat - masyarakat
3.	Peraturan pemerintah sarana kendaraan	- KM . 42 th 1993 - KM . 44 th 1993 - KM . 9 th 2004	- pemeriksaan kendaraan bermotor - penguji tipe kendaraan bermotor	- kendaraan dan pengemudi - pengusaha dan masyarakat
4.	Prasarana penunjang	- KM. 66 th 1995 - KM. 66 th 1993	- fasilitas pendukung kegiatan LLAJ - fasilitas perpustakaan umum	- masyarakat - masyarakat
5.	Prosedur dan petunjuk	- KM . 37 th 2002 - KM . 49 th 2005 - SK . 271/ HK . 105/ DRJD/ 1996 - SK.75/AJ.601/D RJD/2003 - SK.1763/AJ.501/ DRJD/2003	- pelaksanaan teknik sabuk keselamatan - SISTRANAS - pedoman perekajasaan tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum - penyelenggaraan pool dan agen perusahaan otobus - teknis tanggap darurat pada kecelakaan kendaraan bermotor angkutan penumpang	- operator - masyarakat - masyarakat dan pengusaha - pengusaha dan operator - Pengusaha, operator dan konsumen
6.	Tarif	- SK.550/PR.301/ DRJD/2002 - SK.185/PR.301/ DRJD/2002	- pemberian sanksi administratif terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pengusaha angkutan penumpang umum dalam trayek tetap dan teratur - pemberian sanksi administratif terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pengusaha angkutan	- pengusaha dan operator - pengusaha dan operator

Untuk menertibkan angkutan perkotaan wilayah Bekasi terutama angkutan perkotaan yang ngetem/ mangkal di terminal bayangan disejumlah tempat di wilayah Bekasi dengan menertibkan angkutan perkotaan, menindak tegas pengemudi yang tidak disiplin sehingga kota Bekasi menjadi kota yang berlalu lalu lintas lancar, aman , nyaman dan selamat bagi pengguna jalan secara efektif dan efisien.

1. Kondisi Bekasi

Tingginya perkembangan dan aktivitas penduduk

Sebagai kota penyangga ibukota dan merupakan kota administratif Bekasi dengan luas wilayah 210.49 km2, penduduk terus bergerak dengan cepat dari tahun ke tahun, hal ini ditandai dengan pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi setiap tahun meningkat secara signifikan hingga pada tahun 2009 mencapai 2.242.534 jiwa dan roda perekonomian yang semakin bergairah. Sehingga status kota administratif Bekasi pun kembali ditingkatkan menjadi kotamadya sejak tahun 1996. Dengan berkembangnya kota administratif kota Bekasi juga diiringi dengan berkembangnya perekonomian disepanjang Jl. Ir. Juanda yang membujur sepanjang 3 km dari alun-alun kota hingga terminal Bekasi. Di jalan ini terdapat pusat-pusat pertokoan Bekasi serta departemen store dan bioskop yang saat ini bergeser ke sepanjang Jl. Ahmad Yani dengan membangun beberapa mal serta niaga dan kini telah berkembang hingga Jl. K.H. Noer Ali . Kranji dan Harapan Indah. Hal ini diiringi dengan pertumbuhan penduduk di kota Bekasi yang cukup tinggi yang melakukan aktifitas baik berwisata, dagang maupun berbelanja dan bekerja baik di kota Bekasi ataupun di Jakarta dalam aktifitas membutuhkan moda angkutan kota sebagai sarana untuk mencapai tujuan.

Para pelaku menyebabkan kemacetan di kota Bekasi dengan melakukan aktifitasnya ditempat – tempat yang mengganggu lalu lintas yaitu menggunakan angkutan kota yang naik dan turun disembarang tempat demi mengejar waktu serta diimbangi dengan sopir angkutan kota yang melanggar disiplin lalu lintas dengan menurunkan dan menaikkan penumpang disembarang tempat sehingga menimbulkan kemacetan jalan seperti yang terlihat pada tabel 2.

Tabel 2. Jumlah Penduduk Wilayah Bekasi
Dari Tahun 2005 S.D 2009

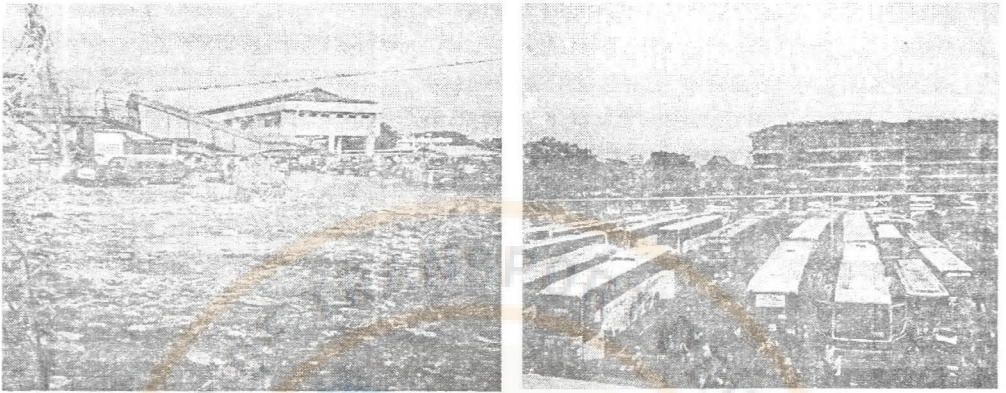
Wilayah	2005	2006	2007	2008	2009
Luas wilayah	210,49	210,49	210,49	210,49	210,49
Jumlah penduduk	2.001.899	2.071.444	2.143.804	2.179.761	2.242.534

Sumber : Dishub Kota Bekasi Tahun 2010

2. Kondisi terminal

Terminal Bekasi dengan luas hanya lk 1.5 hektar hal ini sangat tidak sesuai dibandingkan dengan jumlah kendaraan umum di wilayah Bekasi. Kendaraan Bus dan angkutan kota yang tersedia di Bekasi yang berjumlah sebanyak 3.300 unit angkutan dengan berbagai jurusan. Disamping itu juga di terminal Bekasi banyak kendaraan non angkutan yang masuk terminal karena belum adanya pagar pembatas dan banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di terminal sehingga terminal menjadi sempit. Dengan

semrawutnya terminal bekasi tersebut mengakibatkan angkutan perkotaan KOASI yang memilih untuk tidak masuk ke terminal dan menaik turunkan penumpang di sembarang tempat dengan kata lain terminal bayangan. Seperti halnya di perempatan Borobudur-Ramayana sedangkan bus banyak yang memilih memutar di sekitar Taman jalan Cut Meuthia atau disekitar Carrefour (dulu Karang Kitri). Untuk lebih jelasnya lihat gambar dibawah ini .



Gambar 2. Kondisi Terminal Bekasi

Diterminal Bekasi memberlakukan retribusi peron untuk masuk terminal yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan. Saat ini Retribusi Peron di terminal induk bekasi dilakukan dengan cara petugas penarik retribusi langsung menaiki bis yang akan meninggalkan terminal induk Bekasi dan dilakukan secara terburu-buru dan tanpa memberikan karcis peron apabila tidak diminta. Besarnya Peron yang diminta biasanya sebesar Rp. 500,- per orang, sedangkan tarif resminya di Karcis peron hanya Rp. 200,- . Hal ini tentu saja merugikan penumpang dan memberikan peluang penyelewengan setoran ke kas Negara. Sepintas nilai tersebut tidaklah material, namun apabila nilai tersebut dikalikan dengan jumlah penumpang di Terminal induk Bekasi, tentunya nilai tersebut menjadi cukup besar. Apabila dalam sehari misalnya ada 5000 orang yang memasuki Terminal tersebut, maka jumlah uang yang diperoleh beberapa nilai uang yang diperoleh akan mencapai $\text{Rp.}500,- \times 5000 = \text{Rp.}2.500.000,-$ dan yang masuk ke Kas Negara hanya $\text{Rp.}200,- \times 5000 = \text{Rp.}1.000.000,-$ sehingga menyebabkan sebagian besar angkutan kota enggan untuk memasuki terminal dengan alasan sedikit/ tidak ada penumpang, meskipun tujuan akhir/ awalnya di terminal Induk Bekasi karena menghindari pungutan peron tersebut.

a. Jumlah kendaraan angkutan kota yang melebihi kapasitas.

Untuk melayani warga kota Bekasi , tersedia angkutan kota berupa minibus yang saat ini berjumlah 3.300 unit dengan 35 jalur/trayek. Hal ini disebabkan terlalu mudahnya Dinas Perhubungan Wilayah Bekasi mengeluarkan ijin trayek sehingga menimbulkan membengkaknya jumlah angkutan kota yang setiap tahun bertambah. belum ditambah dengan yang tidak resmi dalam arti tidak memperpanjang surat ijin sehingga apabila dijumlahkan kurang lebih 4.000 unit angkutan kota dengan berpenumpang maksimal 14 orang. Angkutan tersebut biasanya disebut Koasi (Koperasi Angkutan bekasi), koasi tersebut seharusnya melayani warga kota Bekasi dari terminal Bekasi menuju perumahan di wilayah kota Bekasi namun kenyataannya

tidak sampai/dari Terminal melainkan hanya sampai tempat-tempat ramai yang bukan tempatnya sepertinya stasiun, Pertokoan, tempat turun naik penumpang dari moda lain, hal ini karena banyaknya saingan angkutan umum sehingga pengemudi mengambil penumpang yang kira-kira banyak penumpang tidak harus sampai tderminal. Hal demikian mengganggu lalulintas menjadi macet tidak lancar karena angkutan kota tersebut ngetem dengan menggunakan badan jalan.

Dengan banyaknya angkutan kota bekasi yang tidak sebanding dengan jumlah penumpang (deman) yang mana setiap koasi dapat menampung penumpang sebanyak 14 penumpang, dalam satu trayek terdapat 100 angkot dalam satu hari bahkan ada trayek yang tumpang tindih yang sama dalam trayek dilalui oleh 2 jenis angkutan umum, sementara dari kapasitas jumlah penumpangnya hanya kira – kira mencapai 50 persen, dengan demikian jumlah angkot yang dibutuhkan sebenarnya hanya sekitar 50 kendaraan setiap harinya. Dengan tidak seimbangnya antara deman dan suplay menyebabkan para pengemudi angkutan kota berebut untuk mendapatkan penumpang tanpa mengindahkan peraturan lalu lintas dengan mengambil penumpang atau menurunkan penumpang disembarang tempat, dan saling mendahului sesama angkutan kota demi mendapatkan penumpang tanpa mengindahkan keselamatan pejalan kaki dan penumpang. Banyak KOASI yang memilih untuk memutar dan menunggu penumpang yang bukan tempatnya dengan membuat terminal bayangan yang biasanya terdapat disekitar depan pertokoaan, stasiun di jl. Ahmad Yani, Jl. K.H. Noer Ali, Jl. Ir, Juanda, Jl. Joyomartono dan Jl. Jatiwaringin dengan menggunakan badan jalan sehingga dapat menimbulkan kemacetan terutama pagi hari dan sore hari. Untuk lebih jelasnya lihat jalur angkutan kota Bekasi pada tabel 3.

Tabel 3. Daftar Lintasan Trayek Dsn Kebutuhan Angkutan Kota
Disetiap Lintasan Trayek Berikut Panjang Lintasan

No	Kode Trayek	Lintasan Trayek	Jumlah Angkutan	Panjang Lintasan
1	K-02	Terminal Bekasi-Pondok Gede.Pp	292	17
2	K-04	Terminal Bekasi-Jl.Jatiluhur.Pp	99	15
3	K-40.A	Terminal Bekasi-Perum.Irigasi.Pp	15	11
4	K-04.B	Teminal Bekasi-Ganda Agung.Pp	117	13
5	K-40.C	Prumnas 1-Teluk Buyung.Pp	6	10
6	K-05	Terminal Bekasi-Cikunir.Pp	120	15
7	K-05.A	Terminal Bekasi-Galaxi.Pp	133	14
8	K-07	Terminal Bekasi-Seroja.Pp	174	12
9	K-08	Sumber Arta-Cikunir.Pp	16	11
10	K-08.A	Sumber Arta-Pondok Gede.Pp	41	8
11	K-09.B	Terminal Kayu Ringin-Wisma Asri.Pp	75	16
12	K-10	Terminal Bekasi-Ujung Harapan.Pp	343	18

13	K-10.B	Terminal Bekasi-Alinda.Pp	50	16
14	K-11	Terminal Bekasi-Bandar Gebang.Pp	232	13
15	K-11.A	Terminal Bekasi-Rawa Lumbu.Pp	89	11
16	K-11.B	Terminal Bekasi-Perum.Narogong.Pp	69	11
17	K-11.C	Terminal Bekasi-Perum Bojong Menteng.Pp	13	18
18	K-12	Terminal Bekasi-Kompa.Pp	100	10
19	K-12.A	Terminal Bekasi-Borobudur.Pp	32	10
20	K-12.B	Duren Jaya-Terminal Kayu Ringin.Pp	30	12
21	K-19	Terminal Bekasi-Mutiara Gading Timur.Pp	90	13
22	K-19.A	Terminal Bekasi-Pasar Bumi Agara.Pp	100	14
23	K-19.Ak	Terminal Bekasi-Mustika Sari.Pp	54	15
24	K-22 (S-02)	Sumber Arta-Pondok Gede.Pp	63	12
25	K-22.A	Sumber Arta-Pondok Gede.Pp	110	14
26	K-25	Sumber Arta-Terminal Bekasi.Pp	175	17
27	K-25.B	Sumber Arta-Hero.Pp	90	19
28	K-26	Sumber Arta-Cikunir.Pp	20	10
29	K-26.A	Sumber Arta-Terminal Bekasi.Pp	60	15
30	K-27	Pondok Gede-Perum.Angkasa Puri.Pp	18	11
31	K-30	Terminal Bekasi-Pejuang Jaya.Pp	88	11
32	K-31	Terminal Bekasi-Bintara.Pp	79	14
33	K-31.A	Terminal Bekasi-Orchid Garden.Pp	62	17
34	G-05	Pondok Gede-Curug.Pp	60	9
35	G-07	Pondok Gede-Curug.Pp	3	9

Sumber : Dishub Kota Bekasi Tahun 2010

b. Manajemen Pengelolaan Angkutan Perkotaan.

Angkutan perkotaan wilayah Bekasi dalam pengelolaan manajemen belum dikelola oleh koperasi Dishub wilayah Bekasi, Dishub hanya menangani perizinan trayek yang saat ini dibawah BPPT (Badan Pelayanan Perizinan Terpadu) di Bekasi yang berdiri satu tahun yang lalu, dan sebelumnya ditanganan oleh Dinas perhubungan Wilayah Bekasi. Untuk itu manajemen angkutan perkotaan masih ditangani oleh masing-masing pemilik angkutan tersebut. Angkutan perkotaan khususnya wilayah Bekasi merupakan milik perseorangan yang biasanya dikemudikan oleh orang lain dengan sitem setoran yang telah disepakati antara pemilik angkutan kota dengan sopir yang mengoperasikan.

Setoran telah ditetapkan antara pemilik angkutan kota berdasarkan kondisi angkutan tersebut dengan sistem harian. Dan hal itu sopir/ pengemudi harus mengikuti aturan tersebut karena apabila tidak mau tidak punya pekerjaan lain alias menganggur dan tidak punya pendapatan.

Untuk mencapai target tersebut membuat perilaku sopir/pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas demi mendapatkan penumpang lebih banyak dengan berebut sesama angkutan yang lain dengan harapan apabila penumpang lebih banyak akan meningkatkan pendapatan sehingga dapat menutup setoran serta kelebihan buat keluarga.

Hal tersebut membuat perilaku pengemudi tersebut akan melakukan menaikkan penumpang dan menurunkan penumpang disembarang tempat, saling mendahului angkutan penumpang lainnya dengan berhenti sekenanya untuk mengambil penumpang, memutar mobil disembarang tempat apabila melihat ada penumpang disuatu tempat dan memangkal/ngetem tempat yang rame penumpang seperti halnya tempat turun penumpang dari Bus, pertokoan/mol, stasiun dan lain sebagainya, serta memangkal menggunakan badan jalan sehingga menimbulkan kemacetan terutama pagi hari dan sore hari tanpa mengindahkan keamanan, kenyamanan dan keselamatan baik penumpang maupun pejalan kaki

c. Penegakan hukum

Dengan banyaknya terminal bayangan di sejumlah tempat di Kota Bekasi dikeluhkan warga. Sejumlah tempat yang dijadikan tempat memangkal angkutan umum ini banyak mengganggu pengguna jalan. Pasalnya, mereka menggunakan badan jalan sehingga terjadi penyempitan, dan menimbulkan kemacetan serta terlihat semrawut terutama pada pagi hari dan sore hari pada jam-jam kerja. Kalau ada petugas relatif bisa teratur dan hanya ada satu pangkalan ngetem. Namun, kalau tidak ada petugas maka awak angkot sering ditemui ngetem persis di lampu merah, di tikungan arah Rawapanjang dan di ujung Jalan Raya Pekayon.

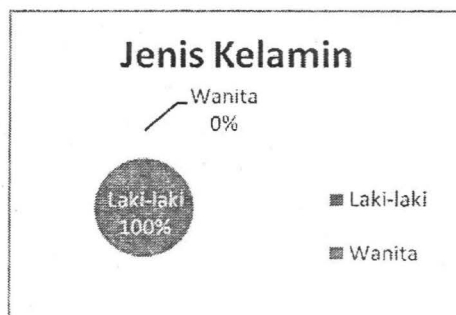
Hal ini terjadi karena lemahnya penegak hukum baik dari Dinas Perhubungan dengan kata lain DLLAJ yang bertanggungjawab atas ketertiban lalu lintas, terutama terhadap pengemudi angkutan perkotaan yang ngetem ditempat terlarang serta mengemudikan dengan ugal-ugalan tanpa mengindahkan keselamatan penumpang maupun pengguna jalan, karena ketegasan aturan merupakan dasar dan pelaksanaan seluruh program pembangunan pemerintah.

2. Data Primer

a. Karakteristik Responden

1) Jenis Kelamin

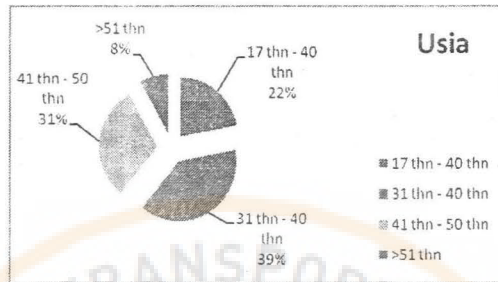
Responden Penelitian kajian ini berjumlah 100 orang didapatkan 0% berjenis kelamin perempuan dan 100% berjenis kelamin laki-laki. Sehingga responden sudah mewakili.



Grafik 1. Jenis Kelamin

b. Usia

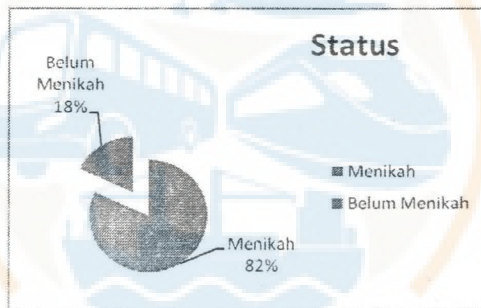
Dari grafik dibawah ini dapat dikatakan bahwa responden, merupakan perwakilan dari sopir di Terminal Bekasi yang dapat merepresentasikan bahwa responden layak dipertanggungjawabkan pernyataannya karena berada di usia produktif, hanya terdapat 8% repsonden yang berusia > 51 tahun sebagai perwakilan lanjut usia dan sejumlah 61% responden yang berusia 17 – 40 tahun sebagai perwakilan remaja



Grafik 2. Usia

c. Status

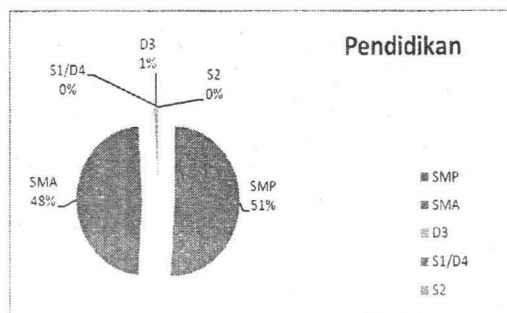
Responden Penelitian kajian ini berjumlah 100 orang didapatkan 18% yang belum menikah dan 82% Sudah Menikah. Sehingga responden sudah mewakili.



Grafik 3. Status

d. Pendidikan

Dari hasil survey terhadap beberapa sopir angkutan umum, jenjang pendidikan responden sebagai tolak ukur tingkat pendidikan responden. Hasilnya adalah sebagai berikut

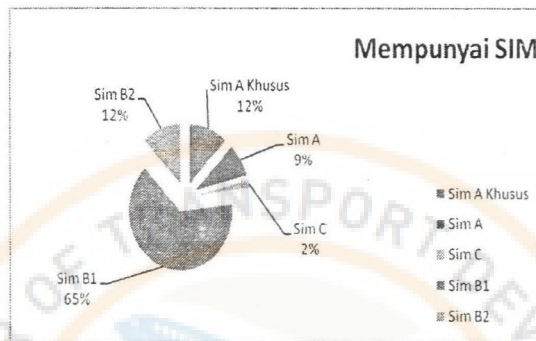


Grafik 4. Pendidikan

Dari 100 responden, 51% merupakan lulusan SMP, 48% merupakan lulusan SMA dan hanya 1% lulusan Diploma 3, sehingga tingkat intelektualnya agak rendah dan berpengaruh ke pemikiran masing-masing.

e. Mempunyai SIM

Dari responden, perlu diketahui seberapa banyak persentase dari Pengemudi yang mempunyai SIM. Hasil dari responden di Terminal Bekasi terlihat seperti diagram dibawah ini.

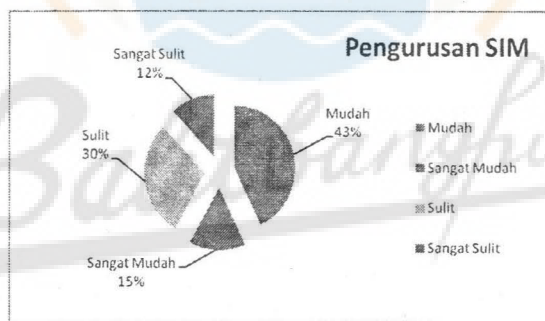


Grafik 5. Mempunyai SIM

Dari 100 responden, 77% memiliki Sim B1 dan B2 yang mana mayoritas pengemudi Bis atau Truk, 21% memiliki Sim A yang merupakan pengemudi angkutan umum atau mikrolet dan 2% memiliki Sim C yang hanya untuk kendaraan roda 2.

f. Pengurusan SIM

Dari responden, perlu diketahui seberapa banyak persentase Pengurusan SIM. Hasil dari responden di Terminal Bekasi terlihat seperti diagram dibawah ini.

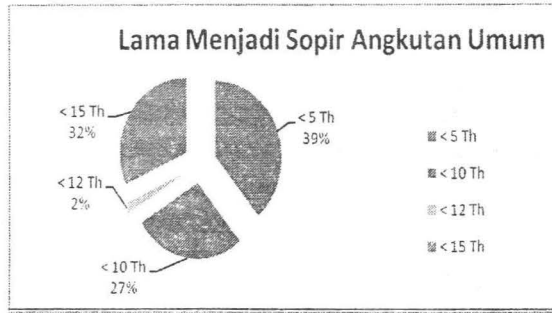


Grafik 6. Pengurusan SIM

Dapat dilihat dari diagram tersebut bahwa 43% responden menganggap bahwa pembuatan SIM mudah, 42% menganggap bahwa pembuatan SIM masuk kategori sulit bahkan sangat sulit dan hanya 15% yang menganggapnya sangat mudah.

g. Lama Menjadi Sopir Angkutan Umum

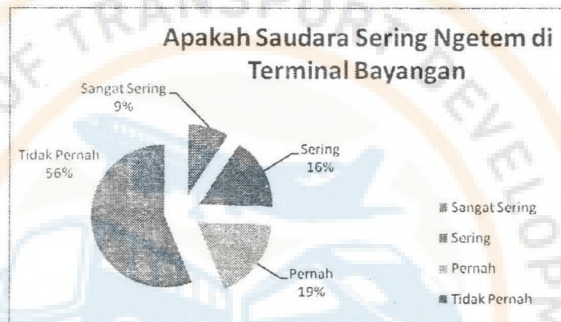
Dari responden, perlu diketahui seberapa banyak persentase lamanya menjadi sopir angkutan umum. Hasil dari responden di Terminal Bekasi terlihat seperti diagram dibawah ini.



Grafik 7. Lama Menjadi Sopir Angkutan Umum

h. Intensitas Ngetem di Terminal Bayangan

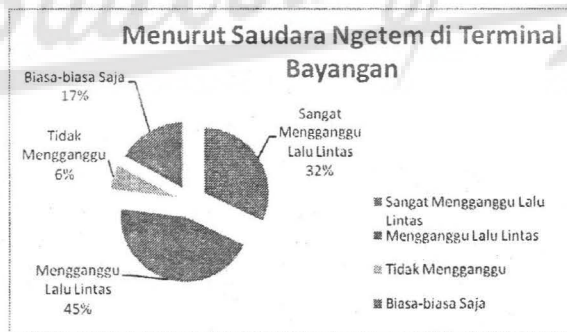
Penyebab sering terjadinya kemacetan dapat dilihat dari seberapa banyak kendaraan yang ngetem di terminal, dapat dilihat dari diagram dibawah ini.



Grafik 8. Apakah Saudara Sering Ngetem di Terminal Bayangan

i. Dampak dari Ngetem di Terminal Bayangan

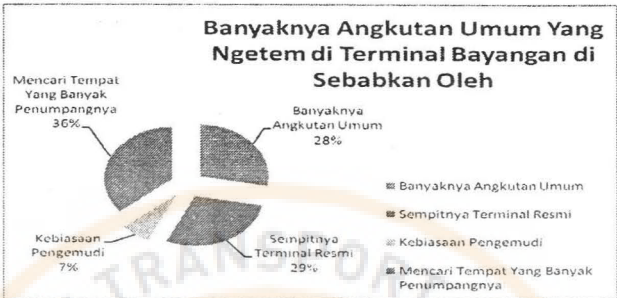
Tingkat kemacetan di jalan yang diakibatkan oleh banyaknya angkutan umum yang ngetem di jalan terbukti sangat mengganggu pengguna jalan lainnya hal ini dapat dilihat dari seberapa banyak jumlah presentase responden yang dapat dilihat pada diagram dibawah ini.



Grafik 9. Menurut Saudara Ngetem di Terminal Bayangan

j. Banyaknya Angkutan Umum Yang Ngetem di Terminal bayangan di Sebabkan Oleh

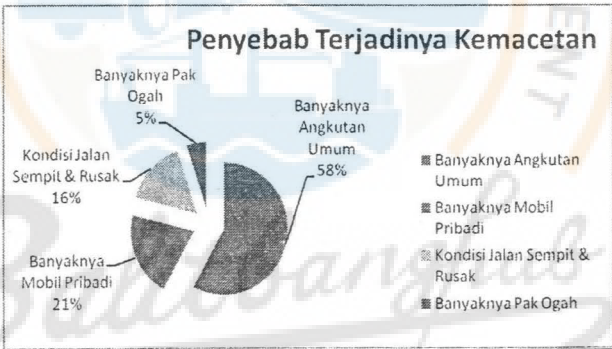
Kurang terkelola dengan baiknya Terminal Bekasi menyebabkan banyak angkutan umum yang ngetem di terminal bayangan dengan alasan mencari tempat yang banyak penumpangnya, dan juga kapasitas terminal yang tidak cukup menampung angkutan umum yang semakin hari semakin bertambah jumlahnya.



Grafik 10. Banyaknya Angkutan Umum Yang Ngetem di Terminal Bayangan di Sebabkan Oleh

k. Penyebab Terjadinya Kemacetan

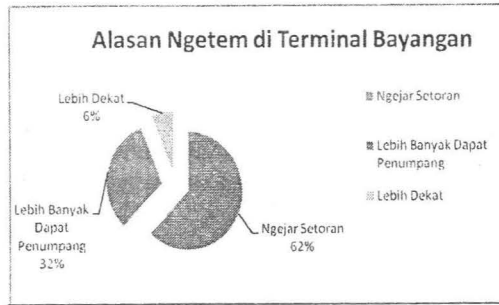
Berdasarkan hasil penelitian diketahui 58% responden banyaknya angkutan umumlah penyebab utama terjadinya kemacetan, baru disusul banyaknya mobil pribadi dengan 21% responden, lalu kondisi jalan buruk 16% dan terakhir banyaknya pak ogah atau polisi cepek dengan jumlah reponden 5%.



Grafik 11. Penyebab Terjadinya Kemacetan

l. Alasan Ngetem di Terminal Bayangan

Berdasarkan persepsi responden di Terminal Bekasi hampir 62% responden mengatakan alasan mereka ngetem di terminal bayangan adalah ngejar setoran. Dan dapat dilihat dari grafik dibawah ini.



Grafik 12. Alasan Ngetem di Terminal Bayangan

m. Pendapat Tentang Terminal Bayangan

Untuk mengetahui kondisi terminal bayangan sebenarnya dapat dilihat dari pendapat responden seperti diagram dibawah ini.

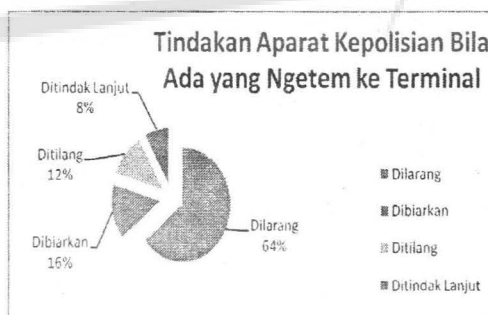


Grafik 13. Pendapat Tentang Terminal Bayangan

Dari pendapat responden seperti diatas, lebih dari 74% mengatakan bahwa terminal bayangan perlu ditertibkan, 14% mengatakan dibiarkan saja, dan hampir 12% meminta untuk ditindak tegas kalau perlu dihapuskan saja.

n. Tindakan Aparat Kepolisian Bila Ada yang Ngetem ke Terminal

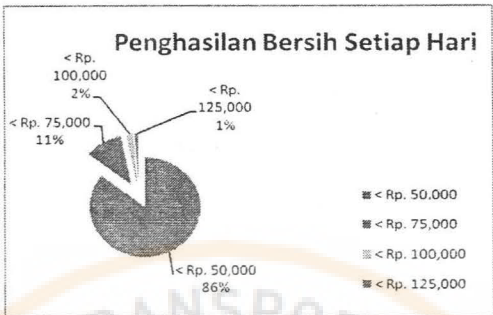
Untuk menertibkan adanya terminal bayangan harus ada campur tangan dari pihak berwenang dalam hal ini aparat kepolisian atau dishub setempat. Dari diagram dibawah ini dapat dilihat tindakan apa yang diambil aparat berwenang bila ada kendaraan umum yang ngetem di terminal bayangan.



Grafik 14. Tindakan Aparat Kepolisian Bila Ada yang Ngetem ke Terminal

o. Penghasilan Bersih Setiap Hari

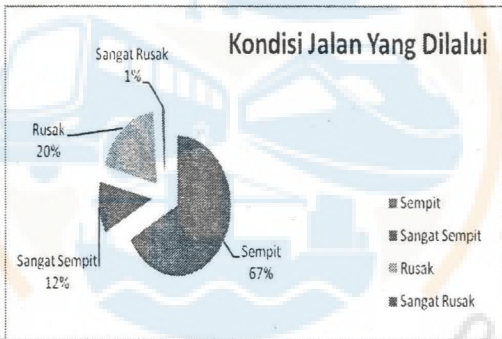
Pendapatan responden tergambar pada grafik di bawah, pendapatan menggambarkan kondisi angkutan umum dilapangan. Hampir 80% responden memperoleh pendapatan paling rendah setiap harinya. Dapat dilihat diagram dibawah ini.



Grafik 15. Penghasilan Bersih Setiap Hari

p. Kondisi Jalan Yang Dilalui

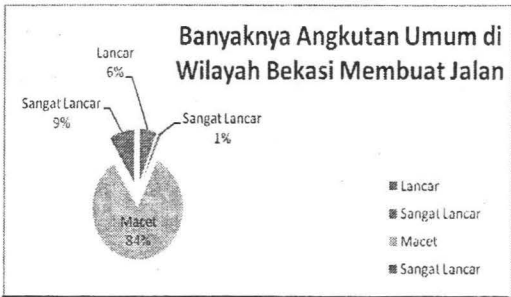
Dari responden, dapat diketahui hampir 70% mengatakan bahwa jalan yang mereka lalui rusak dan sempit. Dapat terlihat dari diagram dibawah ini.



Grafik 16. Kondisi Jalan Yang Dilalui

q. Banyaknya Angkutan Umum di Wilayah Bekasi Membuat jalan

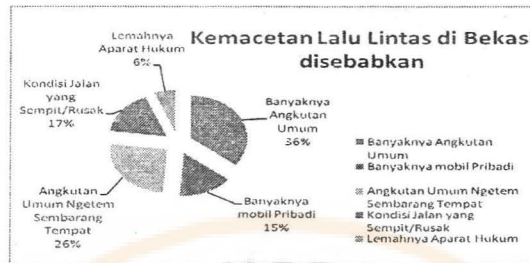
Kemacetan jalan diakibatkan oleh banyaknya angkutan umum yang beroperasi diwilayah bekasi. dapat dilihat dari diagram berikut.



Grafik 17. Banyaknya Angkutan Umum di Wilayah Bekasi Membuat Jalan

r. Kemacetan Lalu Lintas di Bekasi disebabkan

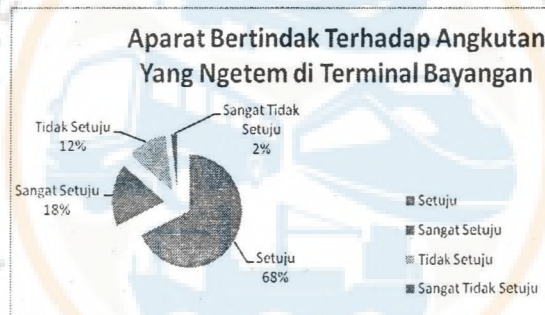
Kemacetan lalu lintas di wilayah Bekasi mayoritas disebabkan oleh banyaknya angkutan umum yang ngetem disembarang tempat. Terlebih lagi kondisi jalan yang buruk, dan lemahnya aparat hukum dalam bertindak. Dapat dilihat dari diagram dibawah ini.



Grafik 18. Kemacetan Lalu Lintas di Bekasi Disebabkan

s. Aparat Bertindak Terhadap Angkutan Yang Ngetem di Terminal Bayangan

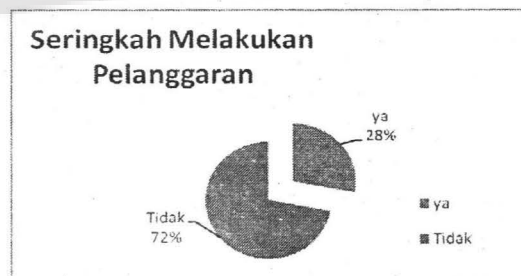
Untuk mengetahui presentase perlukah aparat bertindak tegas terhadap angkutan umum yang ngetem di terminal bayangan, dapat terlihat pada diagram berikut.



Grafik 19. Aparat Bertindak Terhadap Angkutan Yang Ngetem di Terminal Bayangan

t. Seringkah Melakukan Pelanggaran

Untuk mengetahui apakah responden sering melakukan pelanggaran dapat dilihat pada diagram berikut.



Grafik 20. Seringkah Melakukan Pelanggaran

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa dan pembahasan yang dapat disimpulkan adalah :

1. Beriring perkembangan sosial ekonomi di wilayah Bekasi maka berkembanglah jumlah penduduk yang signifikan dari tahun ke tahun yang melakukan aktifitas berdagang, berwisata, belanja dan bekerja baik wilayah Bekasi maupun Jakarta akan menggunakan sarana transportasi angkutan umum sehingga mendorong pengemudi menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat dan menunggu penumpang yang bukan pada tempatnya dengan menggunakan badan jalan.
2. Sumber utama dari banyaknya terminal bayangan yang menimbulkan kemacetan di kota bekasi adalah jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas. Hal ini dapat terjadi karena dari tahun ke tahun jumlah kendaraan di kota bekasi selalu meningkat, dan mudahnya pengurusan ijin trayek sehingga tiap tahun bertambah.
3. Tidak adanya pagar pembatas di terminal Bekasi sehingga motor sering masuk ke dalam terminal dan banyaknya pedagang makanan di terminal Bekasi sehingga terminal terlihat semrawut dan sempit.
4. Pelaku penyebab pengemudi tidak disiplin di kota bekasi adalah pemerintah. Hal ini dikarenakan kurang ketatnya pemerintah kota bekasi dalam menegakkan aturan, seperti membatasi perizinan jumlah kendaraan yang ada di kota bekasi, karena setiap hari jumlah kendaraan umum meningkat. Lainnya adalah perizinan untuk kawasan perdagangan yaitu terpusatnya fasilitas perdagangan di tengah kota.
5. Kendala utama banyaknya terminal bayangan di kota bekasi adalah penegakan hukum. Hal ini dapat di lihat di jalan, seperti pengemudi tidak disiplin menurunkan dan menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, berhenti di tempat terlarang, menyalahgunakan wewenang dari petugas, konsistensi penegakan hukum, tidak jelas sanksi bagi yang melanggar, kurangnya perangkat hukum, aturan yang ada tidak jelas mengatur sehingga perlu di pertegas dan petugas penegak hukum di lapangan kurang.
6. Prioritas utama penyebab banyaknya terminal bayangan semrawutnya pemberlakuan karcis peron di terminal Bekasi yang tidak sesuai dengan harga tarif yang ada bahkan seringnya tidak ada kembalian, hal ini sangat merugikan angkutan umum dan penumpang sehingga angkutan umum enggan masuk terminal demi menghindari pembayaran peron.
7. Kebijakan berikutnya dengan nilai yang relatif dekat yaitu kebijakan pengaturan trayek artinya kebijakan utama tersebut dapat dilaksanakan dengan di-back up kebijakan pengaturan trayek, jika tidak maka kebijakan utama tidak akan optimal. Karena beberapa daerah yang dilewati oleh lebih dari satu trayek.
8. Manajemen pengelolaan angkutan masih ditangani perseorangan dengan sistem setoran yang telah ditentukan oleh pemilik angkutan kota.
9. Berdasarkan hasil data primer yang kami terima bahwa aparat kepolisian dan Dishub setempat sudah melakukan tindakan yang semestinya dilakukan, tetapi semua kembali

dari pengguna angkutan umum tersebut yang menangkap enteng teguran dari aparat tersebut dan mengulanginya kembali.

B. Saran

1. Sebaiknya pemerintah kota bekasi perlu melakukan pembenahan dalam masalah perizinan kendaraan, seperti melakukan pembatasan jumlah kendaraan, karena jumlahnya dari tahun ke tahun semakin meningkat, terutama untuk kendaraan umum.
2. Dibuat loket Peron di pintu masuk Terminal Induk Bekasi dan disediakan cukup uang receh untuk kembalian agar penumpang tidak dirugikan dengan alasan tidak ada uang kembalian sehingga mobil tidak enggan masuk terminal.
3. Perlu adanya pembatas terminal Bekasi sehingga motor dapat masuk terminal dan pedagang dilarang jualan di dalam terminal .
4. Dalam pelaksanaan kebijakan utama perlu di dukung dengan kebijakan pengaturan trayek angkutan kota supaya lebih efisien.
5. Pemerintah kota bekasi harus lebih tegas dalam melaksanakan aturannya, jangan sampai aturan hanya sebagai pelengkap saja. Dalam menegakan hukum ini pemerintahan kota bekasi harus mensosialisasikan terlebih dahulu apa yang akan di lakukan agar mendapat dukungan dari berbagai pihak.
6. Agar kebijakan dapat berjalan dengan baik dan di dukung oleh masyarakat, maka pelaksanaan kebijakan jangan sampai menimbulkan masalah lain, seperti masalah pengangguran. Oleh karena itu pelaksanaan kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas pun harus memperhatikan kesempatan kerja bagi sektor formal maupun informal.
7. Adanya pembatasan waktu pada penggunaan kendaraan, kadang terdapat kendaraan yang tidak layak pakai masih di pergunakan. Sehingga membuat rasa tidak nyaman bagi penumpang.
8. Diberlakukannya sistem jam pada tiap kendaraan yang beroperasi, sehingga memudahkan bagi penumpang dan pengemudi tidak perlu ngetem di terminal bayangan yang malah mengganggu kelancaran lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

BPS. 2005 Kota Bekasi dalam angka 2008 Bekasi .

BPS. 2006 Kota Bekasi dalam angka 2009 Bekasi.

Canning, D.(1991); The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output.

Department of Economics, The Queen's University at Belfast, United Kingdom.

DLLAJ. 2005. Ekspose Pembenahan Transpotrasi Kota Bekasi. Dinas Lalu Lintas dan Jalan Bekasi.

Dosen Universitas Indonesia pada Fakultas Ekonomi.

***) Dosen Institut Pertanian Bekasi pada Departemen Ekonomi Sumber Daya dan Lingkungan.

Government of Indonesia, Ministry of Communications, Directorate General of Land Communication.

Kamaluddin, R. 1987. 3 Ekonomi Transportasi. Gahlia Indonesia Jakarta.

Saaty, Thomas L. 1993. Pengambilan Keputusan bagi Para Pemimpin. Proses Hirarki Anatik untuk Pengambilan Keputusan dalam Situasi yang Kompleks. Seri Manajemen NO. 134. LLPM dan PT. Pustaka Binaman Pressindo. Jakarta.

Tiro, M. 1996. Studi Penentuan Pilihan Transportasi Tujuan Perjalanan Kerja oleh Penduduk Jakarta Selatan. Program Pasca Sarjana. Institut Pertanian Bekasi.

**) Peneliti pada Badan Kebijakan Fisikal Departemen Keuangan;

Government of Indonesia, Ministry of Communications, Directorate General of Land Communication.

*) Lahir di Kebumen 22 Juni 1956, Peneliti Bidang Transportasi Darat Badan Litbang Perhubungan

