

INTISARI

Berdasarkan Perpres No. 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029, menyertakan bahwa Kota Bekasi menjadi salah satu sasaran kebijakan penggunaan angkutan umum yang baru dengan syarat 60% dari total pergerakan angkutan umum. Pergerakan angkutan umum, salah satunya bus, memiliki kebutuhan akan terminal sebagai simpulnya. Dalam pelaksanaannya, Terminal Tipe A Bekasi yang memiliki layanan integrasi khususnya AKAP kurang dapat melayani pergerakan masyarakat AKAP sehingga berakibat masyarakat beralih ke pilihan simpul lainnya, yaitu terminal bayangan yang lebih dapat diandalkan. Namun terminal bayangan sendiri bukan simpul yang legal untuk angkutan umum bus AKAP seperti tertuang dalam Permen No. 24 Tahun 2021. Selain itu, terminal bayangan memberikan pengaruh buruk seperti kerusakan perkerasan jalan dan kemacetan lalu lintas. Tujuan utama dari penelitian ini yaitu menganalisis faktor penyebab munculnya terminal bayangan AKAP di Kota Bekasi.

Analisis faktor-faktor tersebut dimulai dari pengambilan sampel penumpang dengan dasar metode Slovin, kemudian penjelasan hasil olah data sampel menggunakan analisis deskriptif kuantitatif sebagai penggambaran suatu peristiwa dalam bentuk angka dan fakta. Terakhir digunakan analisis spasial untuk memodelkan luas layanan penumpang Terminal Tipe A Bekasi, sebagai bentuk penggambaran seberapa besarnya layanan terminal.

Hasil analisis ditemukan bahwa berdasarkan wawancara dengan penumpang, tiga faktor utama yang mendasari kemunculan terminal bayangan yaitu akses kemudahan, kenyamanan, dan keamanan dengan skala penilaian 1-5 berturut-turut yaitu 4.34, 4.25, dan 4.04. Kemudian dari hasil analisis spasial ditemukan bahwa luas layanan Terminal Tipe A Bekasi yaitu sebesar 229.981 km² dengan radius 8.556 km, hasil ini terbilang kecil karena untuk terminal dengan tipe A (tipe tertinggi) radius pelayanan hanya <10 km. Adapun faktor lain yaitu adanya *demand*, *service* yang lebih baik, efisiensi waktu, dan kemudahan memperoleh perizinan trayek AKAP diperoleh berdasarkan hasil observasi lapangan terhadap kondisi terminal bayangan.

Kata kunci: terminal bayangan, terminal tipe A, trayek antarkota antarprovinsi, *catchment area* terminal, Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021

ABSTRACT

Based on Perpres No. 55 Tahun 2018 about Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029, included Bekasi City as one of their target of new public transportation policy with a requirement of at least 60% movement on public transportation. The movement of public transportation, such as buses, needs a terminal as their knot. The implementation of Bekasi type A terminal which have integration service such as AKAP trajet (intercity interprovince trajet) proved to be serviceless to the movement of people whom used AKAP, as a result, people start changing their option to another knot, called shadow terminal, which is more reliable. But the shadow terminal itself isn't a legal terminal for public transportation especially buses with AKAP service as if stated on Permen No. 24 Tahun 2021. Furthermore, the shadow terminal gave a bad impact such as the failure of road pavement and congestion. The main objective of this research is to analyze the element causing the emergence of AKAP shadow terminal in Bekasi City.

Analyzing the element cause begins from passenger sampling based on Slovin methods, then explication of the sampling result using quantitative descriptive analysis as a representation of phenomenon in form of fact and numerics. The last method using spatial analysis to depict passenger service/catchment area in Bekasi type A terminal, as a representation of how large their terminal service area is.

The result of the analysis found that based on interviews with passengers, three-factor that underlying the emergence of shadow terminals are easiness access, convenience, and security with a rating scale from 1-5 in a row i.e. 4.34, 4.25, and 4.04. Thereafter, from spatial analysis found that the catchment area of Bekasi type A terminal i.e. 229.981 km² with a radius of 8.556 km, this result is relatively small for a terminal with type A (highest type) with a service radius for only <10 km. As for another factor that is a demand, a better service, time efficiency, and ease of obtaining trajet permits were based on observation results to the condition of shadow terminal.

Keywords: shadow terminal, type A terminal, intercity interprovince trajet, terminal catchment area, Peraturan Menteri No. 24 Tahun 2021