

# IMPLEMENTASI KOMPONEN SISTEM FASILITAS TRANSPORTASI TERHADAP BATAS SRP DAN WAKTU TUNGGU LAYANAN KEBERANGKATAN DAN KEDATANGAN BUS AKAP DI TERMINAL TERPADU PULO GEBANG

Hendri Dunant Hamidi<sup>1</sup>, Rocky Abisai Benaya Sitorus<sup>2</sup>  
[hendridunant@unj.ac.id](mailto:hendridunant@unj.ac.id)

<sup>1</sup> Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik – Universitas Negeri Jakarta

<sup>2</sup> Prodi D III Transportasi, Fakultas Teknik – Universitas Negeri Jakarta

**Abstrak.** Salah satu fungsi terminal angkutan umum yang memiliki fungsi sebagai tempat pemberhentian sementara dari aktivitas angkutan jalan. Begitu pula dengan fungsi Terminal Terpadu Pulo Gebang yang memiliki fungsi sebagai tempat *transit* dan pemberhentian sementara dari aktivitas angkutan jalan Bus AKAP dan Bus AKDP. Dalam menjalankan fungsinya sebagai terminal, maka diperlukan sirkulasi yang aman, lancar dan nyaman. Mulai bus berada di posisi depan pintu terminal, maupun saat bus berada di posisi luar pintu terminal. Kelancaran sirkulasi terminal akan memberikan pengaruh terhadap kapasitas parkir dan waktu tunggu layanan, yang selanjutnya berakibat pada kelancaran keberangkatan dan kedatangan bus di Terminal Terpadu Pulo Gebang.

Demi memperlancar sirkulasi kegiatan kedatangan dan keberangkatan Bus AKAP di Terminal Terpadu Pulo Gebang, maka dibutuhkan *problem solving* yang atas implementasi SOP keberangkatan dan kedatangan Bus AKAP. Oleh sebab itu, penulis melakukan penelitian dengan mengumpulkan berbagai macam data penelitian selama melaksanakan kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL) disana. Proses pengumpulan data dilakukan dengan melakukan berbagai metode, seperti: teknik observasi lapangan, teknik wawancara, maupun permohonan izin permintaan data laporan harian keberangkatan dan kedatangan Bus AKAP. Kemudian, data-data yang terkumpul dikaji dan diharapkan dapat menjadi solusi bagi kinerja di Unit Operasional dan Kemitraan Terminal Terpadu Pulo Gebang dalam melakukan kegiatan operasional keberangkatan dan kedatangan Bus AKAP.

Hasil penelitian ini ditemukan hambatan-hambatan yang terjadi saat proses implementasi kegiatan komponen sistem fasilitas terhadap batas SRP dan waktu layanan operasional bus di Terminal Terpadu Pulo Gebang. Hal ini didukung dengan data laporan harian kedatangan dan keberangkatan Bus AKAP di Terminal Terpadu Pulo Gebang.

**Kata kunci:** implementasi, komponen, sistem fasilitas transportasi, srp, waktu layanan

**Abstrac.** *One of the functions of a public transport terminal that has a function as a temporary stopover from road transport activities. Likewise with the function of the Pulo Gebang Integrated Terminal which has a function as a point transit and a temporary stop from road transportation activities for the AKAP Bus and the AKDP Bus. In carrying out its function as a terminal, safe, smooth and comfortable circulation is required. Start the bus in the position in front of the terminal door, or when the bus is in a position outside the terminal door. The smooth circulation of the terminal will have an impact on parking capacity and service waiting times, which in turn will result in the smooth departure and arrival of buses at the Pulo Gebang Integrated Terminal.*

*In order to expedite the circulation of the activities of the arrival and departure of the AKAP Bus at the Pulo Gebang Integrated Terminal, needed problem solving is regarding the implementation of the SOP. AKAP Bus departures and arrivals. By the authors conducted research by collecting various kinds of research data while carrying out the Job Training (PKL) there. The data collection process was carried out by using various methods, such as: field observation techniques, interview techniques, and requests for permission to request data on the daily reports of AKAP Bus departures and arrivals. Then, the collected data is reviewed and it is hoped that it can become a solution for the performance in the Operational Unit and the Integrated Terminal Partnership Pulo Gebang in carrying out operational activities for the departure and arrival of the AKAP Bus.*

*The results of this study found obstacles that occurred during the implementation process of the facility system component activities against the limit SRP and bus operational service time at the Pulo Gebang Integrated Terminal. This is supported by the daily data on the arrival and departure of the AKAP Bus at the Pulo Gebang Integrated Terminal.*

**Keyword:** *implementation, components, transportation facility system, srp, service time*

## A. PENDAHULUAN

Terminal Terpadu Pulo Gebang adalah terminal Angkutan Umum Percontohan Tipe A yang berlokasi di Pinggir Tol Lingkar Luar atau di Jl. Sentra Primer Timur No. 20 dan dikategorikan sebagai terminal terbesar di Asia Tenggara. Terminal ini memiliki peran sebagai tempat pemberhentian sementara Bus AKAP, Bus AKDP, dan Angkot. Berdasarkan Permenhub No. 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, maka setiap kegiatan operasional pelayanan di terminal harus mencakup kepada keselamatan, keamanan, keteraturan, kenyamanan, kemudahan dan kesetaraan angkutan.

Terminal Tipe A merupakan terminal yang berfungsi dalam melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Ades). Penerapan Terminal Tipe A di Indonesia telah direalisasikan oleh Dinas Perhubungan bersama Pemerintah Daerah di beberapa daerah Indonesia sebanyak 400-an Terminal di tahun 2017. Salah satunya Terminal Terpadu Pulo Gebang yang menjadi terminal percontohan dan terminal terbesar di Asia Tenggara.

Demi mencapai standar pelayanan penyelenggaraan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan, maka berdasarkan ilmu logistik yang penulis dapatkan dibangku perkuliahan. Diperlukannya pemahaman tentang pemenuhan konsep sistem fasilitas transportasi pada saat implementasi kegiatan operasional keberangkatan dan kedatangan bus dilakukan. Hal ini sesuai dengan SOP kerja yang ada, baik saat bus berada di gerbang pintu masuk terminal sampai bus tiba di area pengendapan; dan sebaliknya. Meskipun hal ini telah dilaksanakan oleh Terminal Terpadu Pulo Gebang dalam pelaksanaan standar operasional kerjanya. Akan tetapi, proses implementasi dari kegiatan operasional keberangkatan dan kedatangan terkadang masih dikatakan kurang optimal.

Hal ini memberikan dampak bagi kapasitas *SRP* dan waktu tunggu layanan bus pada saat kegiatan operasional kedatangan dan keberangkatan. Permasalahan-permasalahan tersebut menyebabkan kondisi operasional di dalam terminal menjadi tidak lancar dan terminal tidak dapat berfungsi secara optimal. Permasalahan-permasalahan itu disebabkan karena kinerja komponen sistem fasilitas transportasi yang tidak bekerja dengan secara optimal. Sehingga waktu tunggu layanan bus dan batas maksimum *SRP* di Terminal Terpadu Pulo Gebang mencapai angka tidak normal.

## B. METODE PENELITIAN

Dalam pembahasan serta beberapa keterangan data yang diperlukan untuk mengolahnya dalam penulisan karya ilmiah penulis menggunakan data yang dilakukan dengan mengamati secara langsung atas fakta yang terjadi di Terminal Terpadu Pulo Gebang. Demi mendapatkan data yang faktual, maka penulis melakukan penelitian dengan mengumpulkan berbagai data melalui metode penelitian observasi, wawancara dan *literature*. Penelitian dilakukan di Terminal Terpadu Pulo Gebang dengan fokus data 3 hari, yakni: saat sebelum libur lebaran, saat libur lebaran dan saat setelah libur lebaran. Penelitian ini berfokus pada data jumlah bus yang masuk dan waktu tunggu layanan Bus AKAP untuk mengetahui hambatan-hambatan yang terjadi saat implementasi SOP kegiatan.

## C. PEMBAHASAN

Adapun hambatan-hambatan yang menyebabkan tingkat *SRP* melebihi kapasitas dan waktu tunggu layanan dapat menjadi lebih panjang, antara lain:

1. Pedagang Kaki Lima Di Depan Pintu Masuk Terminal  
Keberadaan pedagang kaki lima di depan area pintu masuk terminal dapat mengganggu arus sirkulasi kendaraan yang akan segera masuk ke dalam terminal. Hal ini dikarenakan pedagang kaki lima menawarkan dagangannya kepada bus yang akan bergerak menuju pintu masuk. Selain itu, terkadang ada sopir bus yang memberhentikan kendaraannya di depan lintasan pintu masuk untuk membeli rokok ke pedagang atau sebaliknya pedagang yang menghampiri dagangannya kepada sopir bus.
2. Jalur Masuk Dan Keluar Masih Satu Lintasan  
Akses masuk dan keluar Bus AKAP masih berada di lajur yang sama. Hal ini dikarenakan akses keluarnya masih dalam dalam proses pengerjaan. Akan tetapi, hal ini mengakibatkan ruang pergerakan bus menjadi terbagi dua, antara lajur kedatangan dan lajur keberangkatan. Sehingga arus jalan menjadi *one phase* dan bus harus mengantri untuk dapat masuk dan keluar.
3. Penumpang Berada Di Arus Sirkulasi Kedatangan Bus  
Sesuai dengan peraturan di Terminal Terpadu Pulo Gebang, dikatakan *bahwa penumpang dilarang berada di area steril atau area sirkulasi pergerakan bus*. Akan tetapi, beberapa penumpang setelah turun dari Bus AKAP di area kedatangan. Mereka memilih untuk menyeberang dan melintas di area sirkulasi pergerakan. Hal ini dikarenakan minimnya informasi atau penumpang yang tidak mengetahui aturan di Terminal Terpadu Pulo Gebang. Padahal hal ini dilarang, dikarenakan dapat menyebabkan resiko kecelakaan. Apabila terjadi kecelakaan, maka area sirkulasi kedatangan harus *steril*. Hal ini dapat menyebabkan antrian yang lebih panjang dan penumpang yang berada di kawasan sirkulasi pun harus dibawa ke area semestinya dan hal itu cukup memakan waktu lama dan bila ada bus, maka bus harus berhenti terlebih dahulu.
4. Bus Parkir di Area Lajur Keberangkatan Melebihi Batas Waktu

Pihak Terminal Terpadu Pulo Gebang hanya memberikan batas parkir kepada pihak sopir bus yang telah melapor di area keberangkatan maksimal 1 jam setelah melapor di area admin keberangkatan. Akan tetapi, masih banyak sopir bus yang memilih menunggu penumpang di lajur keberangkatan dengan waktu yang melebihi batas yang ditetapkan. Hal ini mengakibatkan terjadinya antrian yang memakan waktu. Sehingga bus yang akan parkir di lajur keberangkatan harus menunggu bus yang keluar di lajur keberangkatan.

5. Bus Mencari Penumpang Di Pintu Keluar Terminal

Tidak hanya menunggu penumpang di area lajur keberangkatan, tetapi sopir bus juga mencari dan menunggu penumpang di depan pintu masuk/keluar Terminal. Dalam aturan Dinas Perhubungan dikatakan bahwa setiap angkutan umum dilarang berhenti ditengah jalan. Hal ini dapat mengakibatkan kemacetan arus lalu lintas dan mengganggu arus sirkulasi kendaraan bus yang akan masuk atau keluar terminal.

6. Kendaraan Pribadi Melintas Di Area Sirkulasi Kedatangan

Area Sirkulasi Kedatangan merupakan area yang bersifat *steril* dan bebas dari gangguan kendaraan pribadi atau penumpang. Kehadiran kendaraan pribadi yang melintas di area sirkulasi kedatangan dapat menyebabkan antrian lalu lintas, dikarenakan keberadaan kendaraan pribadi yang dapat memakan ruang sirkulasi kedatangan bus menuju area kedatangan. Selain itu Petugas PPL yang menindaklanjuti keberadaan kendaraan pribadi akan menyita waktu, dikarenakan petugas akan memberhentikan kendaraan di jalan untuk menanyakan arah asal dan tujuan pengendara ingin pergi kemana.

## D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pengamatan selama kegiatan PKL di Terminal Terpadu Pulo Gebang, maka penulis dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Kegiatan pelaksanaan operasional dari karyawan di Unit Keberangkatan dan Kedatangan masih kurang optimal. Hal ini dapat dilihat berdasarkan tingkat kedatangan bus yang melebihi batas *SRP* dan permasalahan lamanya antrian bus saat di depan pintu masuk terminal sampai keluar kembali.
2. Terjadi ketidaksesuaian antara batas maksimum *SRP* bus dengan jumlah bus yang parkir di Terminal Terpadu Pulo Gebang dan jumlah bus yang melebihi batas *SRP* terjadi di sekitar pukul 06.00-10.00 WIB.
3. Penyebab ketidaksesuaian *SRP* dan waktu tunggu layanan operasional bus disebabkan karena adanya implementasi komponen sistem fasilitas transportasi yang tidak bekerja optimal dan adanya faktor penghambat eksternal, seperti: seperti: kendaraan pribadi yang melintas di area sirkulasi kedatangan, sopir bus yang *mengetem* di pintu keluar terminal, bus parkir di area lajur keberangkatan melebihi batas waktu yang ditetapkan, jalur masuk dan keluar yang masih satu lintasan, pedagang kaki lima di depan pintu masuk terminal

## E. SARAN

Berdasarkan uraian diatas, saran yang mungkin dapat bermanfaat untuk mengatasi permasalahan terhadap batas *SRP* dan Waktu Tunggu Layanan di Terminal Terpadu Pulo Gebang, yakni:

1. Perlu diadakan pembatasan armada Bus AKAP yang masuk ke Terminal Terpadu Pulo Gebang dan dilakukan penjadwalan keberangkatan agar sirkulasi arus kendaraan di area Terminal Terpadu Pulo Gebang. Penjadwalan keberangkatan terhitung dengan durasi jam sekian saat sopir bus melapor di area admin kedatangan.
2. Perlu dilakukan pemisahan jalur kedatangan dan jalur keberangkatan dipintu masuk/keluar terminal agar sirkulasi menjadi aman.
3. Petugas diharapkan berada di pos jaga untuk mengatur dan mengawasi agar tidak ada kendaraan dan penumpang yang melintas di area sirkulasi kedatangan bus.
4. Petugas PPL diharapkan dapat lebih tegas kepada sopir bus yang menunggu dan mencari penumpang yang melebihi batas waktu yang ditetapkan di lajur keberangkatan dan di pintu keluar terminal.
5. Diperlukan penambahan ruang parkir Bus AKAP, agar *SRP* bus tidak melebihi kapasitas.

## F. DAFTAR PUSTAKA

1. Fakultas Teknik. (2015). *Panduan PKL (Praktek Kerja Lapangan) FT UNJ*. Jakarta: Universitas Negeri Jakarta.
2. Unit Pengelola Terminal Terpadu Pulo Gebang. (2018). *Laporan Bulanan Kinerja Juni 2018*. Jakarta, Indonesia: Terminal Terpadu Pulo Gebang.
3. Subagya M.S. (1996). *Manajemen Logistik*. Jakarta: CV. Haji Masagung.
4. Morlok E.K. (2005). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
5. Pepen. (1998). *Pengantar Transportas*. Jakarta: CV. Hanmas Agung Jakarta.
6. Hamidi, D.H (2018). *Sistem Manajemen Logistik*. Jakarta Timur, Indonesia.