

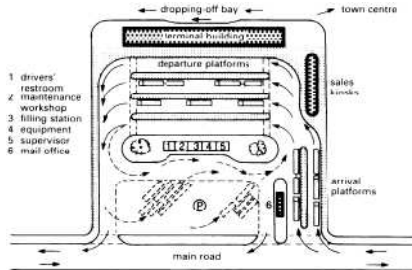
2.1 STUDI KASUS TERMINAL PULO GADUNG

Dalam studi kasus Terminal Pulogadung ini , mengacu pada standar perencanaan dan perancangan dari studi literatur dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Literatur yang digunakan antar lain : “Planning Buildings for habitation Commerce and Industry” (Alfred J. Rowe, 1976) dan “ Architects’s Data (Ernest and P. Neuvet).

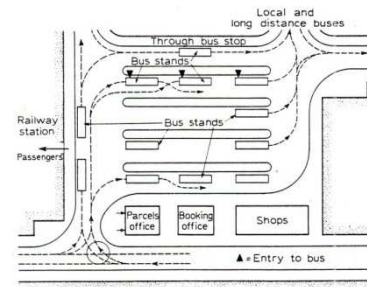
Aspek-aspek kajian	Standarisasi Dirjen Perhubungan Darat	Planning Buildings for Habitation Commerce and Industry	Architects’s Data
<p>1. Aksesibilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> Terminal Bus Pulogadung terletak diantara pertemuan jalur arteri primer Jl. Bekasi Timur Raya dan Jl. Perintis Kemerdekaan yang memiliki arus lalu lintas yang sangat padat 	<ul style="list-style-type: none"> Jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar dan dapat bergerak dengan mudah Persyaratan terminal kelas A yaitu terletak pada jaringan jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas III A 	<ul style="list-style-type: none"> Jika dimungkinkan perencanaan suatu terminal terminal bus seharusnya dekat dengan stasiun kereta api Lokasi terminal bus berjarak 400-500 m dari pusat perbelanjaan dan perdagangan 	

<ul style="list-style-type: none"> • Terjadi crossing antara arus keberangkatan (AKAP dan AKDP) dari terminal dengan jalur Busway koridor II dan IV • Jarak terminal Pulogadung ke sumbu jalan arteri hanya 50 m sedangkan menurut ketentuan yang berlaku jarak minimum 100 m dari sumbu jalan arteri 	<ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai jalan akses masuk dan jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya 100 m untuk terminal di Pulau Jawa 		
<p>2. Luas lahan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terminal Pulogadung memiliki luas total keseluruhan 35.196 m² atau 3,5 Ha termasuk didalamnya (luas empasement 21.545 m², kantor 2.780 m², trotoar 10.871 m² 	<ul style="list-style-type: none"> • Persyaratan lokasi terminal Kelas A yaitu Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 Ha untuk trminal di Pulau Jawa • Luas bangunan yang ditentukan berdasarkan kebutuhan jam puncak menurut kegiatan sebagai berikut 		

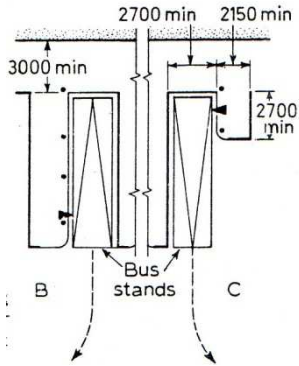
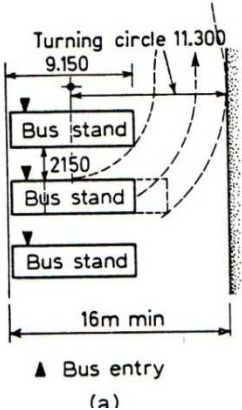
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kegiatan sirkulasi penumpang, pengantar, penjemput, sirkulasi barang, dan pengelola terminal 2. Tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang, dan fasilitas penunjang 		
<p>3. Sirkulasi kendaraan dan penumpang dalam terminal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi di dalam Terminal Pulogadung menggunakan pola menyebar, hal tersebut dilihat dari terpisahnya jalur masuk dan keluar terminal • Pengaturan letak dan alur sirkulasi pada jalur kendaraan bus antara trayek AKAP dan AKADP saling terpisah serta nampak jelas dan lanca 	<ul style="list-style-type: none"> • Sirkulasi bus dapat dilakukan secara efektif dan efisien tanpa harus menyebabkan bus harus mengalami delay yang berlebihan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pola Sirkulasi menyebar : kendaraan masuk melalui <i>entrance</i>, sirkulasi masing-masing bus menyebar sesuai keperluannya dan keluar melalui pintu lain. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pola sirkulasi terminal terpisah antara jalur kedatangan dengan jalur keberangkatan 

- Pada zona kendaraan dengan trayek dalam kota, kapasitas kendaraan sangat padat karena banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di mulut jalan dan terjadi crossing dengan Bus Transjakarta
- Pencapaian penumpang / pejalan kaki masuk ke terminal dapat dilakukan dari pintu masuk utama maupun dari pintu luar, sehingga penumpang keluar masuk tidak terkontrol
- Pengaturan kendaraan di Terminal Pulogadung menggunakan sistem parkir peron dengan cara sejajar (membelakangi ruang

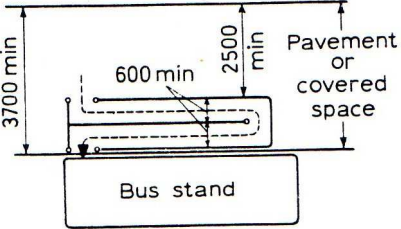
- Sistem parkir ini mengharuskan kendaraan bus membelakangi peron namun memudahkan penumpang



- Pola sejajar dengan platform / peron yang membujur bus masuk pada ujung yang satu dan keluar pada ujung yang lain

<p>tunggu). Sistem ini memudahkan penumpang untuk naik namun bus sedikit sulit karena harus parkir dengan mundur</p>	<p>masuk kedalam bus</p> 		
<p>4. Penyediaan fasilitas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalur kedatangan untuk angkutan luar kota langsung menuju pool untuk menurunkan penumpang, setelah itu bus bisa melakukan proses perbaikan atau pencucian untuk 	<ul style="list-style-type: none"> • Turun naik penumpang serta pelataran parkir bus yang tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bus dengan tetap memperhatikan keamanan dan kenyamanan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk melengkapi keberadaan terminal bus, fasilitas penunjang bagi penumpang maupun pengelola perlu diadakan. 	

<p>selanjutnya dapat melayani pengangkutan penumpang kembali. Arus kedatangan bus antar kota maupun dalam kota melalui jalan yang sama, dari Jl. Perintis Kemerdekaan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pada jalur keberangkatan tiap bus menempati jalurnya masing-masing pada waktu yangtelah ditentukan. Posisi parkir bus 90°membelakangi ruang tunggu sehingga memudahkan penumpang untuk masuk. Jalur keberangkatan bus AKAP dan AKDP dipisah, namun jalur keberangkatan dengan jalur penurunan penumpang tidak jelas akibatnya banyak penumpang yang ingin berangkat cenderung 	<ul style="list-style-type: none"> • Areal keberangkatan dapat didesain dengan posisi: <ol style="list-style-type: none"> 1. Model parkir dengan posisi tegak lurus 90° 2. Model parkir dengan posisi miring 60° 3. Model parkir dengan posisi miring 45° 		
---	--	--	--

<p>menunggu di mulu pintu keluar bus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem informasi di terminal Pulogadung dibagi dua yaitu, informasi langsung (dilakukan langsung oleh petugas maupun melalui ruang informasi) dan informasi tidak langsung (melalui papan petunjuk, daftar keberangkatan, dan harga tiket • Ruang tunggu keberangkatan terbagi menjadi beberapa bagian, sesuai dengan arah tujuan masing-masing. Dengan sistem seperti ini, penumpang yang menunggu keberangkatan bus tidak terkonsentrasi pada satu titik 	<ul style="list-style-type: none"> • Papan informasi yang memuat petunjuk, tarif dan jadwal perjalanan harus tersedia karena untuk memberikan informasi bagi penumpang baik yang akan meninggalkan maupun baru tiba di terminal sehingga tidak terkesan semrawut • Tempat tunggu penumpang atau pengantar disediakan untuk menunggu bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan menggunakan kendaraan angkutan umum 	<ul style="list-style-type: none"> • Penumpang membutuhkan ruang antri pemesanan tiket, ruang tunggu, ruang informasi, ruang bagasi barang, dan toilet • Jenis ruang tunggu keberangkatan yang umum digunakan adalah sejajar dengan arus kendaraan bus  <p>The diagram illustrates a bus stand layout. It features a rectangular 'Bus stand' at the bottom. Above it is a larger rectangular area labeled 'Pavement or covered space'. The overall width of this area is marked as '3700 min'. The width of the bus stand itself is '600 min'. The distance between the top edge of the bus stand and the top edge of the pavement area is '2500 min'. A dashed line indicates a path or queue line within the pavement area.</p>	
---	---	--	--

<p>saja, sehingga kemungkinan terjadi crowded antar penumpang dapat dikurangi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruang tunggu kedatangan tidak disediakan secara khusus, hanya berupa jalur pedestrian yang beralih fungsi menjadi tempat kios penjualan serta tidak dilengkapi sitting group (tempat duduk) • Kios penjualan dapat ditemui baik di area pemberangkatan bus angkutan dalam dan luar kota. Penataan kios pada jalur pedestrian area angkutan bus dalam kota kurang teratur, jalur pejalan kaki bagi penumpang 		<ul style="list-style-type: none"> • Dibutuhkan pula kios penjualan yang terpisah pengelolaanya dari pengelola terminal 	
--	--	--	--

<p>menjadi terganggu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toilet umum terletak di pool dan di area keberangkatan bus angkutan luar kota. • Restoran / rumah makan hanya terletak di area pemberangkatan bus angkutan luar kota (AKAP) 		<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan toilet umum didesain pada permukaan yang sama dengan peron dan terletak dekat dengan ruang tunggu penumpang • Fasilitas restoran diperlukan untuk semua terminal bus namun hanya untuk trayek lokal. Dimana terminal tersebut sebagai tempat pemberhentian, pergantian pelayanan angkutan antar moda jarak jauh. 	
--	--	--	--

Kesimpulan :

Setelah melakukan studi kasus dari kondisi terminal Bus Pulogadung diatas, maka dapat disimpulkan permasalahan dominan yang terjadi di dalam terminal antara lain :

1. Aksesibilitas :

- Terjadi kemacetan pada jalur keberangkatan dan pintu keluar terminal karena terjadi crossing kendaraan dari terminal (Bus AKAP dan AKDP) dengan Bus Transjakarta rute koridor II dan IV
- Lalu lintas ruas Jl. Raya Bekasi dengan Jl. Perintis Kemerdekaan memiliki arus lalu lintas yang tinggi sehingga kemacetan tidak terhindarkan.
- Menurunnya fungsi jalan arteri primer (Jl. Raya Bekasi Timur) yang merupakan jalur keberangkatan angkutan karena sebagian badan jalan digunakan oleh PKL, sehingga berdampak pada terganggunya sirkulasi angkutan umum.
- Pencapaian penumpang dari arah timur dan selatan menjadi satu dengan pintu keluar kendaraan, sehingga terjadi crossing pada bagian timur Jl. Raya Bekasi

2. Luas Lahan :

- Luas terminal bus Pulogadung sebesar 3,5 Ha padahal menurut peraturan untuk terminal kelas A di Pulau Jawa harus memiliki luas minimum 5 Ha.

3. Ketersediaan fasilitas

- Fasilitas yang terdapat di dalam terminal kurang memadai dan tidak terawat. Beberapa fasilitas juga tidak memenuhi standarisai yang ditetapkan pemerintah.
- Kapasitas terminal sudah tidak dapat memenuhi, sehingga terjadi penumpukkan antrian yang padat
- Fasilitas peron dan ruang tunggu kurang memadai baik kualitas maupun kuantitas, sehingga penaikkan dan penurunan penumpang mengalami hambatan

- Fasilitas parkir kendaraan terutama untuk pengantar atau penjemput tidak tertata dengan baik dan sering terjadi pungutan liar yang melebihi tarif.

4. Kondisi Lingkungan

- Banyak PKL yang beroperasi didekat pintu masuk dan keluar terminal serta di sekitar jalur keberangkatan angkutan bus baik dalam kota maupun antar kota, hal tersebut mengganggu sirkulasi penumpang maupun kendaraan