

Analisis Kinerja Terminal Leuwipanjang terhadap Pergerakan Kota Bandung

Tiafahmi Angestiwi¹, Anita Ratnasari Rakhmatulloh²

Diterima : 22 April 2013

Disetujui : 15 Mei 2013

ABSTRACT

Leuwipanjang Terminal acts as a transportation node connecting Bandung City and centers of activity around it through bus service in the city, inter city and inter province routes. This study examines the performance of Leuwipanjang Terminal in its role in supporting movements between centers of activities in Bandung City using positivistic-quantitative approach through descriptive analysis. Primary data is collected through field observation surveys, questionnaires and interviews with the head of the UPTD (the terminal operator), angkot drivers, and Damri bus conductors. Samples of angkot and Damri passengers are determined through accidental sampling to 100 people while samples of drivers and conductors are determined through purposive sampling. Secondary data is acquired from the Transportation Office and Terminal UPTD. Analysis showed that Leuwipanjang Terminal's performance is fairly good. The interaction between Leuwipanjang Terminal and centers of activities in Bandung City constructs a dynamic power in the form of centripetal and centrifugal force. The city core center and Ir. H. Juanda Area gave a dynamic centripetal force from the fringes to the city centers, while Surya Sumantri industrial and educational area created a centrifugal force from the city centers to the fringes.

Key words: terminal, public transport route, centers of activities

ABSTRAK

Terminal Leuwipanjang berperan sebagai simpul transportasi yang menghubungkan Kota Bandung dengan pusat-pusat kegiatan di sekitarnya melalui pelayanan angkutan dalam kota, antar kota dan antar propinsi. Studi ini mengkaji kinerja Terminal Leuwipanjang dalam perannya mendukung pergerakan antar pusat-pusat kegiatan di Kota Bandung menggunakan pendekatan positivistik-kuantitatif melalui survey deskriptif. Data primer diperoleh melalui survey observasi lapangan, penyebaran kuesioner dan wawancara kepada UPTD Terminal sebagai pihak yang mengelola, pengemudi angkot, serta kondektur bus Damri. Sample pengguna angkot dan bus Damri yang disurvei ditentukan melalui accidental sampling kepada 100, sample pengemudi dan kondektur ditentukan melalui purposive sampling. Data sekunder diperoleh dari arsip Dinas Perhubungan dan UPTD Terminal. Analisis menunjukkan bahwa kinerja Terminal Leuwipanjang Kota Bandung cukup baik. Interaksi antara Terminal Leuwipanjang dan pusat-pusat kegiatan di Kota Bandung membentuk kekuatan dinamis berupa kekuatan sentripetal dan sentrifugal. Inti pusat Kota dan kawasan Ir. H. Juanda memberikan kekuatan dinamis dari pinggiran kota ke pusat kota, sedangkan kawasan industri dan kawasan pendidikan Surya Sumantri memiliki kekuatan dinamis dari inti pusat kota menuju pinggiran kota.

Kata kunci: terminal, rute kendaraan umum, pusat-pusat kegiatan

¹ Dosen Politeknik Negeri Bandung, Jawa Barat

² Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Undip, Semarang, Jawa Tengah

Kontak Penulis: tiafahmiangestiwi@yahoo.com

PENDAHULUAN

Kota merupakan suatu pusat kegiatan masyarakat setempat yang membentuk kesatuan kehidupan. Kegiatan tersebut dapat berupa pusat pemerintahan, ekonomi, dan sosial. Dalam proses perkembangannya, kota tidak statis dan dinamis atau hanya sementara. Kota sewaktu-waktu dapat menjadi tidak beraturan. Oleh karena itu, kota memerlukan suatu sistem transportasi yang memadai. Seperti yang dikemukakan oleh Hatt and Reiss dalam Irwan (2004) bahwa fungsi sebuah kota yaitu sebagai pusat penyedia transportasi dan merupakan *break of bulk*, yaitu pelayanan transportasi di perkotaan harus dapat mencapai daerah terpencil dan dengan mudah dilalui karena jalur transportasi yang strategis. Perkembangan sebuah kota tidak dapat dihentikan, oleh karena itu perlu ditunjang dengan transportasi yang strategis.

Transportasi merupakan suatu upaya yang dilakukan untuk memindahkan baik orang atau barang menuju tempat yang dituju (*origin to destination*). Kebutuhan akan transportasi yang semakin meningkat justru menjadi permasalahan di kota-kota besar. Banyaknya tuntutan terhadap transportasi disebabkan oleh perkembangan aktivitas di segala aspek kehidupan, sedangkan ketersediaan pelayanan publik terbatas. Miro (2011) mengungkapkan bahwa terminal merupakan salah satu komponen sistem transportasi yang berupa prasarana dan fasilitas tetap. Terminal dimanfaatkan sebagai tempat berhentinya arus pergerakan moda transportasi. Sedangkan dalam Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal didefinisikan sebagai simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk mengendalikan lalu lintas dan angkutan kendaraan umum serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Berdasarkan pengertian tersebut di atas mengenai terminal dapat disimpulkan bahwa pelayanan terminal harus dapat menyediakan pelayanan yang memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunaannya. Hal tersebut diungkapkan oleh Blow (2005) "*as an area away from the general flow of road vehicles, which gives buses and coaches the freedom of movement to set down and pick up passengers in safety and comfort*", yaitu bahwa terminal terletak jauh dari pergerakan moda transportasi masal untuk memastikan ruang gerak yang cukup.

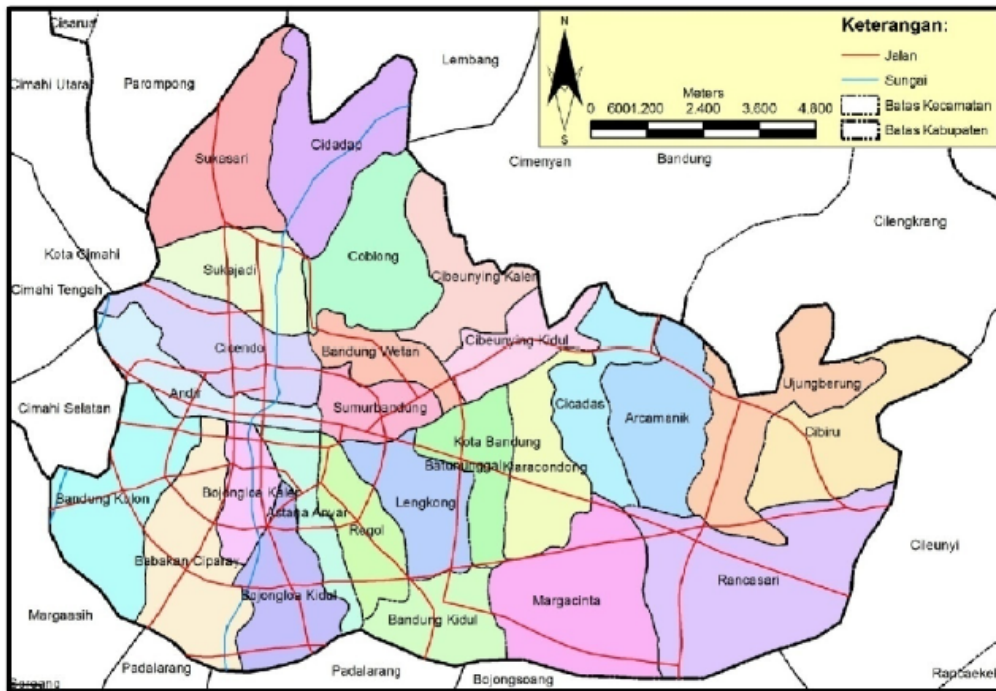
Terminal Leuwipanjang merupakan terminal tipe A di Bandung. Terminal tersebut melayani perjalanan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan telah beroperasi selama 16 tahun. Terminal Leuwipanjang terletak di koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Bandung, yaitu kawasan perdagangan dan jasa dengan aktivitas yang tinggi. Sebagai terminal tipe A, Leuwipanjang memegang peranan untuk mengatur perjalanan seluruh angkutan umum penumpang (AUP). Disamping itu, Terminal Leuwipanjang juga memiliki keterkaitan dengan kota-kota di sekitarnya, khususnya untuk jasa perangkutan. Namun saat ini jasa perangkutan masal dihadapi dengan permasalahan pergeseran peran. Pengelolaan terminal oleh UPTD Terminal Leuwipanjang belum dapat mengoptimalkan terminal dalam mendukung pergerakan di Kota Bandung. Oleh karena itu, perlu dilakukan peninjauan kembali terhadap pelayanan yang diberikan. Sehingga dapat diketahui permasalahan yang dihadapi khususnya untuk angkutan kota dan bus damri yang melayani pergerakan dalam kota. Disamping itu semakin banyaknya pusat aktivitas di pusat-pusat kota dapat mempengaruhi terminal dalam memberikan pelayanan.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan yaitu pendekatan positivistik yang lebih menekankan pada pengumpulan data kuantitatif. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja Terminal Penumpang Leuwipanjang terhadap pergerakan Kota Bandung. Sedangkan teknik sampling yang digunakan yaitu *accidental sampling*, dengan populasi pengguna angkutan umum dan angkutan kota yang terhubung langsung dengan Terminal Leuwipanjang. Sedangkan teknik pengumpulan data sekunder yang digunakan yaitu berupa arsip dari Dinas terkait. Identifikasi variabel dalam penelitian ini yaitu sistem jaringan, sistem kegiatan, dan sistem pergerakan. Sistem jaringan terdiri dari sub variabel jenis kegiatan dan intensitas kegiatan. Sedangkan sistem kegiatan dengan sub variabel jenis kegiatan meliputi tiga indikator yaitu kegiatan ekonomi, kegiatan sosial, dan kegiatan budaya. Variabel terakhir yaitu sistem pergerakan. Di dalam sistem pergerakan terdapat interaksi yang terbentuk antara sistem jaringan untuk melayani pusat-pusat kegiatan di Kota Bandung. Keseluruhan data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif, yaitu dengan menggambarkan keadaan di lapangan, mengungkap secara akurat mengenai berbagai keadaan di lapangan pada saat penelitian berlangsung atau masa sekarang.

GAMBARAN UMUM

Kota Bandung merupakan Ibukota Provinsi Jawa Barat yang ditetapkan sebagai kawasan strategis nasional. Dengan demikian fungsinya sebagai pusat pemerintahan dan pusat pelayanan. Baik pelayanan lingkup lokal kota maupun regional Jawa Barat. Berikut dapat dilihat pada Gambar 1 yaitu mengenai cakupan kawasan makro penelitian yang dikaji.



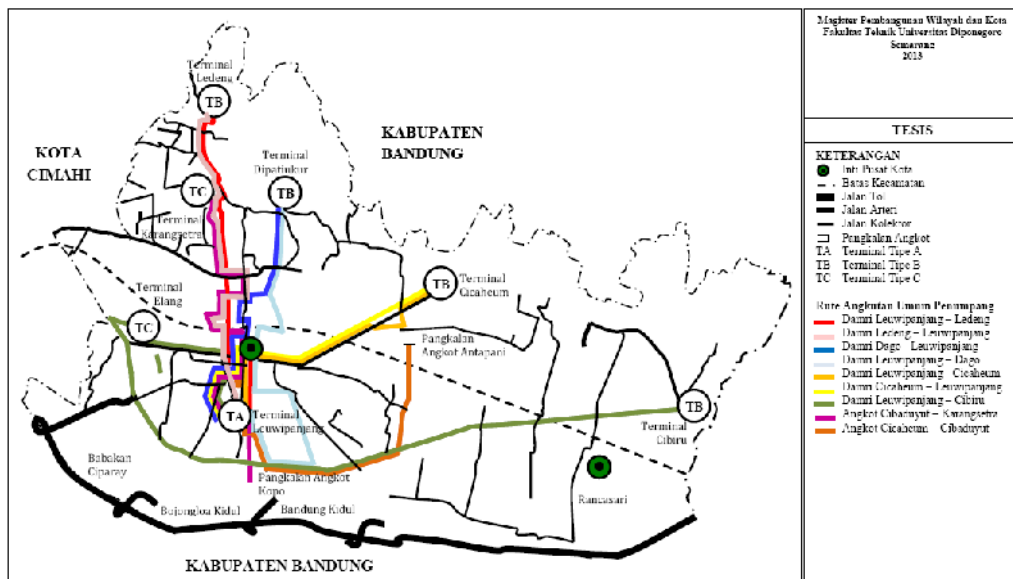
Sumber: Hasil analisis data, 2013

GAMBAR 1
KAWASAN TERMINAL LEUWIPANJANG

Kota Bandung berbatasan langsung dengan Kabupaten Bandung. Lokasi penelitian yang dikaji yaitu kawasan Terminal Leuwipanjang sebagai sistem pergerakan Kota Bandung. Terminal Leuwipanjang berlokasi di Jalan Soekarno Hatta Kelurahan Situsaeur Kecamatan Bojongloa Kidul. Sedangkan ruang lingkup mikro yang dikaji dalam penelitian yaitu, kawasan Terminal Leuwipanjang yang berlokasi di Jalan Soekarno.

ANALISIS KINERJA TERMINAL LEUWIPANJANG TERHADAP PERGERAKAN KOTA BANDUNG

Kinerja terminal Leuwipanjang berdasarkan jenis kegiatan yaitu berupa rute yang ditetapkan untuk melayani pergerakan khususnya skala Kota Bandung. Jaringan trayek di Kota Bandung membentuk jaringan trayek delta yang menyebar dan bertemu di satu titik. Dengan jenis jaringan tersebut sehingga rute yang tersedia tidak hanya melayani inti pusat kota, namun juga kawasan pinggiran kota. Hal tersebut menyebabkan daerah pinggiran yang semakin cepat berkembang karena ditunjang oleh sistem transportasi yang memadai karena transportasi merupakan *break of bulk*, yaitu permintaan turunan yang digunakan sebagai alat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Bandung.



Sumber: Hasil analisis data, 2013

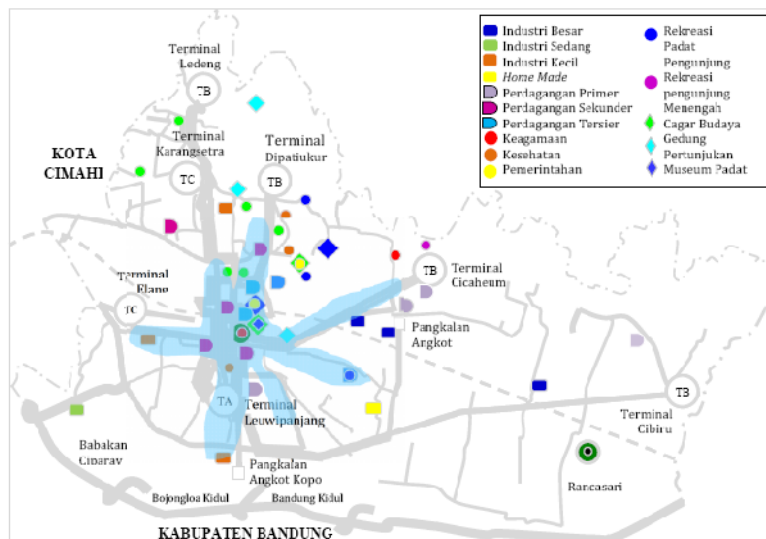
GAMBAR 2
PETA RUTE AUP DI TERMINAL LEUWIPANJANG KOTA BANDUNG

Sedangkan identifikasi kinerja Terminal Leuwipanjang berdasarkan intensitas kegiatannya dapat dinilai belum optimal. Hal tersebut terlihat dari masih banyaknya kapasitas yang menganggur. Jika dibandingkan dengan target yang diharapkan, masih banyak frekuensi keluar masuk Angkutan Umum Penumpang (AUP) yang belum memenuhi. Hal tersebut disebabkan oleh beralihnya penggunaan AUP terhadap kendaraan pribadi khususnya roda dua. Supir angkutan dan bus damri mengeluhkan semakin padatnya arus lalu lintas Kota Bandung, namun pengguna angkutan masal semakin menurun. Berdasarkan hasil analisis diperoleh intensitas kegiatan berdasarkan frekuensi keluar masuk Angkutan Umum Penumpang (AUP) didominasi oleh pergerakan yang dilalui rute angkutan kota Cibaduyut Karangsetra. Sedangkan intensitas kegiatan berdasarkan pola pergerakan pengguna, dapat diidentifikasi bahwa jalan

yang dilalui bus damri rute Terminal Leuwipanjang Cicaheum mendominasi intensitas pergerakan. Hasil tersebut diperoleh dari angket yang disebarakan kepada 100 responden yang terdiri dari 52% pengguna yang berprofesi sebagai pegawai, 26% berprofesi sebagai pelajar, 4% berprofesi sebagai pebisnis. Sisanya yaitu, 18% ibu rumah tangga yang berkegiatan dengan memanfaatkan Terminal Leuwipanjang.

Pengguna Angkutan Umum Penumpang (AUP) meliputi pengguna angkutan kota rute Cicaheum Cibaduyut dan Cibaduyut Karangsetra. Disamping itu juga terdapat pengguna bus damri yang meliputi rute Leuwipanjang Cicaheum, Leuwipanjang Dago, Leuwipanjang Ledeng, dan Leuwipanjang Cibiru. Sebanyak 28% pengguna melakukan perjalanan dengan memanfaatkan Terminal Leuwipanjang sebagai tempat transit. Pengguna tersebut sebagian besar berasal dari Kota di sekitar Kota Bandung. Sedangkan sebanyak 72% pengguna menggunakan angkutan kota dan bus damri dai persimpangan jalan. Pengguna dari persimpangan jalan tersebut didominasi oleh mereka yang berdomisili di Kota Bandung. Identifikasi yang kedua yaitu mengenai pusat-pusat kegiatan di Kota Bandung. Pusat kegiatan yang teridentifikasi meliputi kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya. Kegiatan ekonomi meliputi kegiatan perdagangan dan kegiatan industri. Kegiatan perdagangan meliputi tiga sektor, yaitu sektor primer, sekunder, dan sektor perdagangan tersier.

Disamping itu, untuk kegiatan ekonomi yang terkait dengan industri meliputi empat kategori yaitu industri besar, industri sedang, industri kecil, dan *home industry*. Keseluruhan kegiatan industri secara tersebar terdapat di beberapa kawasan di Kota Bandung. Kegiatan perdagangan membentuk spesifikasi pada beberapa kawasan sehingga dapat mengoptimalkan jenis barang yang diproduksi serta dapat meningkatkan kuantitas yang diproduksi. Yang terakhir yaitu menganalisis keterkaitan antara kinerja terminal Leuwipanjang dalam melayani pergerakan di Kota Bandung khususnya untuk pusat-pusat kegiatan. Keterkaitan tersebut membentuk pola pergerakan pengguna terkait rute yang tersedia di Leuwipanjang. Adapun bentuk pola pergerakan tersebut dapat dilihat pada beberapa kawasan di Kota Bandung. Pola pergerakan tersebut antara lain di kawasan alun-alun kota, kawasan Dago, kawasan Gatot Subroto, kawasan Surya Sumantri, pola pergerakan industri di Kota Bandung, dan kawasan Gedebage Kota Bandung. Berikut dapat dilihat pada Gambar 3, 4, 5, 6, 7, dan 8.

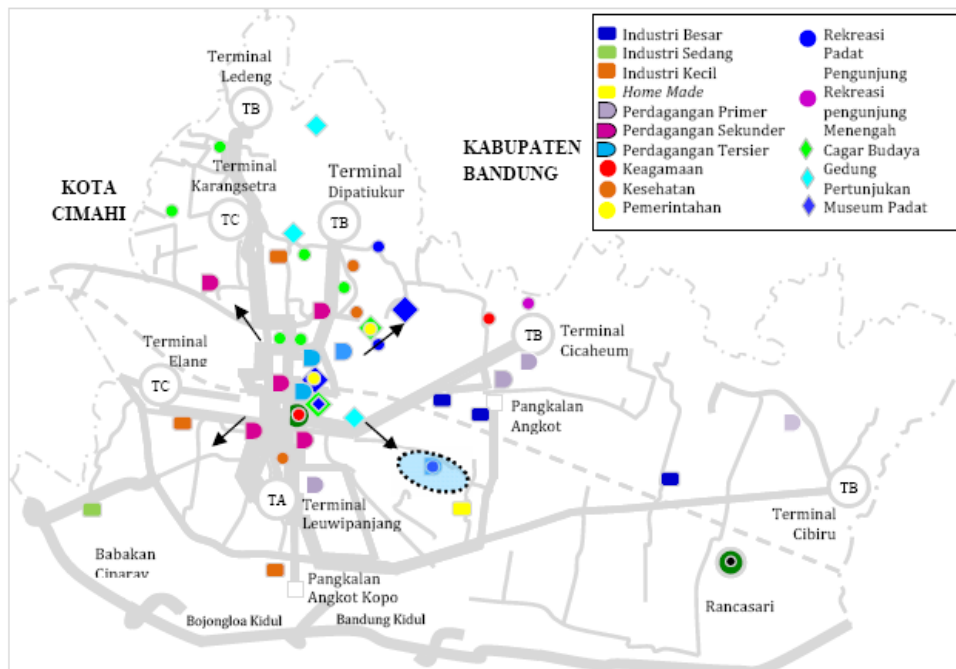


Sumber: Hasil analisis data, 2012

GAMBAR 3
PETA POLA PERGERAKAN PUSAT PELAYANAN KOTA ALUN-ALUN

Kawasan inti pusat Kota Bandung dapat menciptakan hubungan intern antar berbagai macam kegiatan. Salah satunya yaitu kegiatan perdagangan sektor sekunder Pasar Baru *Trade Centre* yang berlokasi di kawasan Astana Anyar. Pusat kegiatan perdagangan sektor sekunder tersebut dapat mendorong pertumbuhan sektor lainnya karena masih memiliki keterkaitan kegiatan. Sebagai kegiatan perdagangan tertua di Kota Bandung, pusat kegiatan ini dapat memberikan rangsangan bagi kawasan lainnya untuk berkembang. Bentuk keterkaitan yang ditimbulkan Pasar Baru *Trade Centre* dengan kawasan lainnya yaitu dengan memunculkan konsentrasi dibidangnya yaitu berupa penjualan kain atau bahan. Kejadiannya dapat melayani masyarakat kota, luar kota, bahkan ekspor ke Negara lain. Sehingga dampaknya adalah munculnya sektor perdagangan informal di kawasan tersebut seperti penjualan oleh-oleh khas Bandung di sekitaran jalan menuju kawasan Pasar Baru *Trade Centre*. Pertumbuhan di kawasan tersebut saling bersinergi dengan kegiatan pusat pemerintahan, kegiatan keagamaan, dan kegiatan budaya.

Disamping itu, di inti pusat kota Bandung terdapat pusat pemerintahan yang berlokasi di Jalan Diponegoro. Lokasi pusat pemerintahan tersebut berada pada kawasan strategis, yaitu terhubung langsung dengan Jalan Tol yang menghubungkan Kota Bandung dengan Kota Jakarta dan kota-kota lain di sekitarnya. Pusat pemerintahan dapat turut mempercepat tumbuhnya Kota Bandung karena banyak masyarakat yang perlu datang ke tempat tersebut khususnya untuk urusan pemerintahan. Interaksi antara pusat pemerintahan dengan pusat kegiatan budaya dan rekreasi membentuk satu fungsi yaitu pemerintahan. Pusat kegiatan budaya khususnya museum mendukung kegiatan pemerintahan dalam hal sosial budaya.

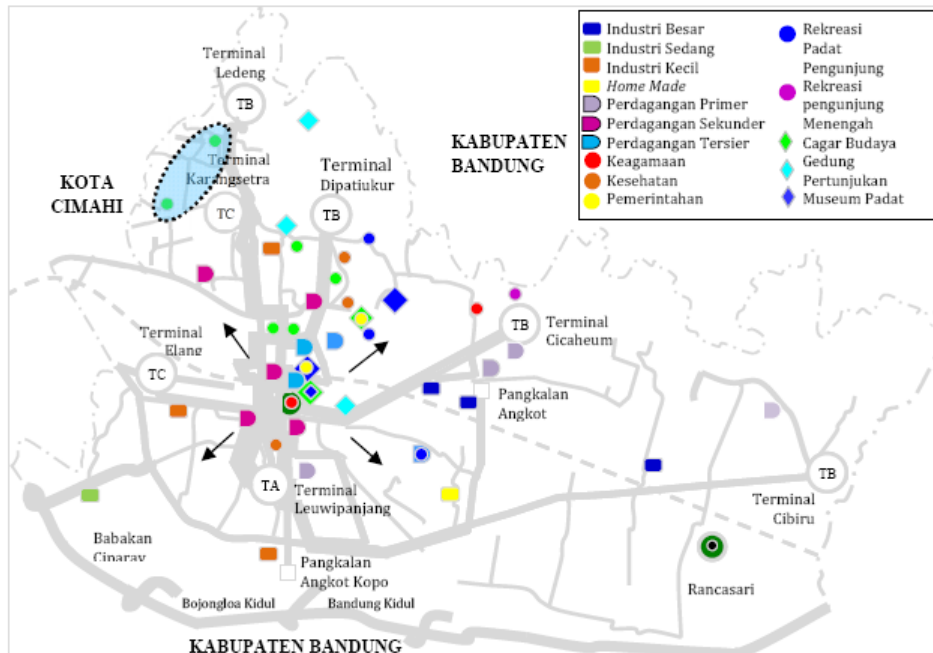


Sumber: Hasil analisis data, 2012

GAMBAR 4
POLA PERGERAKAN WILAYAH PENGEMBANGAN KAREES

Lokasi kegiatan baru tersebut berupa kawasan wisata yang berlokasi di Jalan Gatotsubroto Kota Bandung. Transtudio merupakan *themepark* sebagai pusat rekreasi baru dan terbesar

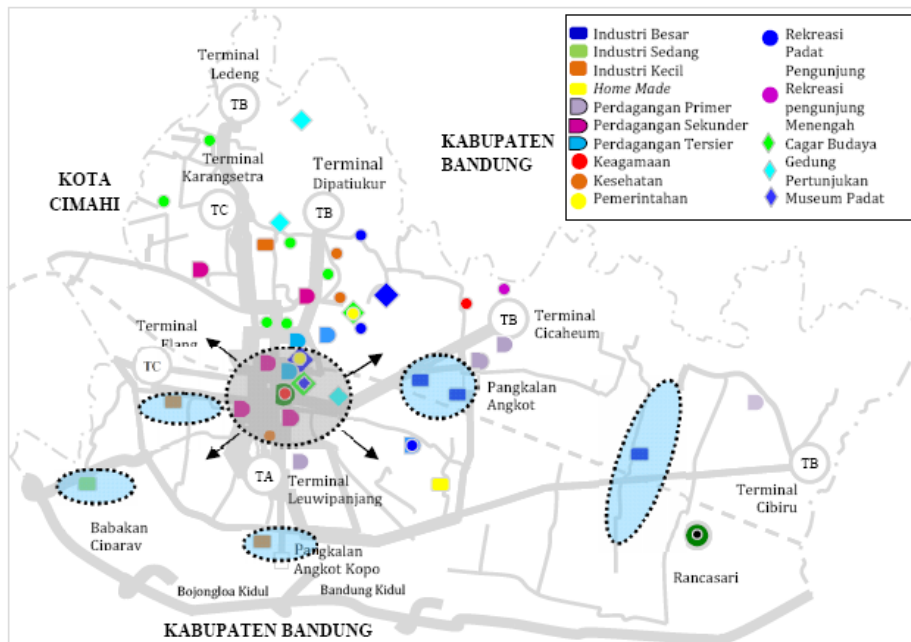
kedua Asia Tenggara. Lokasi wisata tersebut merupakan pusat kegiatan baru di Kota Bandung yang banyak menarik ketertarikan masyarakat. Interaksi lokasi tersebut dengan wilayah sekitarnya berupa pemukiman padat penduduk yaitu berupa penyerapan tenaga kerja dalam jumlah yang banyak. Transtudio berpotensi untuk mengembangkan kawasan sekitarnya. Kemudahan akses untuk mencapai lokasi tersebut juga didukung dengan ketersediaan jalan Tol yang memfasilitasi masyarakat dari luar kota Bandung untuk dapat ke kawasan tersebut. Keuntungan yang didapatkan di pusat kota tersebut merupakan salah satu daya tarik. Kegiatan tersebut tidak dapat memberikan potensi yang maksimal jika berada pada kawasan pinggiran Kota Bandung.



Sumber: Hasil analisis data, 2013

GAMBAR 5
POLA PERGERAKAN WILAYAH PENGEMBANGAN KAREES

Universitas Pendidikan Indonesia (UPI) dan Universitas Kristen Maranatha (UKM) merupakan dua Universitas besar di Kota Bandung. Kegiatan di sekitar kawasan tersebut didominasi oleh kegiatan pelajar. Pelajar tersebut berasal dari Kota Bandung dan kota sekitarnya. Sebagai sektor pendidikan, kawasan tersebut membentuk fungsi sebagai kawasan pelajar yang menjadikan sebagai pusat tarikan. Terdapat kekuatan sentrifugal yang mengakibatkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi perkotaan dari bagian dalam kota menuju ke daerah pinggirannya. Guna lahan di pinggiran kota yang sifatnya belum banyak lahan terbangun menjadikan salah satu potensi berkembang kawasan pendidikan di pinggiran Kota Bandung. sepanjang Jalan Surya Sumantri hingga kawasan Ledeng. Banyaknya pelajar dari luar Kota Bandung yang tinggal dan menetap menimbulkan penggunaan lahan sebagai pemukiman semakin berkembang. Sehingga terjalin suatu bentuk interaksi untuk saling melengkapi dan mendukung fungsi sebagai kawasan pendidikan.

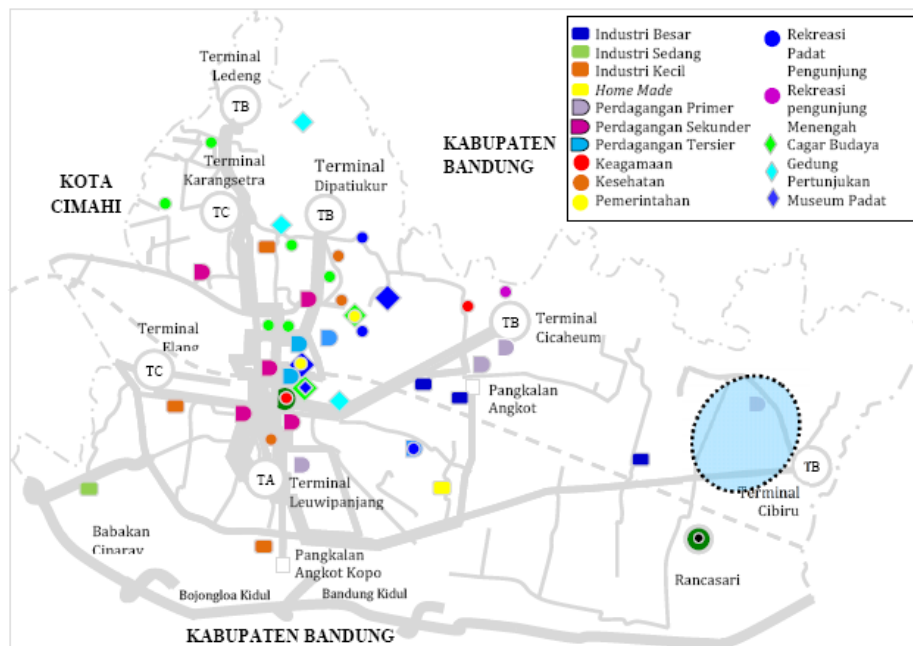


Sumber: Hasil analisis data, 2013

GAMBAR 6
POLA PERGERAKAN KAWASAN INDUSTRI DI KOTA BANDUNG

Sebaran pusat kegiatan di pinggiran kota disebabkan adanya kekuatan sentrifugal, yaitu kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan pusat kegiatan yang berasal dari bagian dalam menuju ke bagian luar perkotaan. Pergeseran guna lahan dari lahan terbuka menjadi lahan terbangun merupakan salah satu faktor penyebabnya. Sedangkan kegiatan industri merupakan kegiatan yang membutuhkan lahan luas. Interaksi tersebut menguntungkan bagi wilayah pinggiran kota dengan menyerap banyak tenaga kerja. Industri besar dan industri sedang di kawasan Babakan Ciparay membentuk interaksi yang saling mendukung satu sama lain. Konsentrasi pada bidang industri dapat dikembangkan dengan jumlah yang lebih besar dan mengurangi biaya. Industri bahan Cigondewah dapat mendukung kegiatan industri boneka Sukamulya. Kegiatan produksi hingga penjualan dapat dilakukan di kawasan tersebut, masyarakat dapat menuju satu kawasan untuk membeli beberapa produk. Pola tersebut membentuk interaksi atau hubungan diantara sub pusat kegiatan khususnya untuk klasifikasi industri. Interaksi tersebut membentuk kekuatan sentrifugal yaitu berupa kekuatan yang menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi perkotaan dari bagian dalam menuju ke pinggirannya. Terlalu intensifnya penggunaan lahan di pusat kota, menyebabkan adanya kekuatan menarik dari kawasan pinggiran yaitu berupa lahan yang masih luas.

Konsentrasi sektor industri juga terdapat pada kawasan Cibaduyut Kota Bandung. Kegiatan tersebut sudah dapat menstimuli kawasan sekitarnya karena industri sepatu khususnya di Kota Bandung hanya terpusat di kawasan tersebut. Potensi tersebut semakin berkembang dengan dijadikannya sebagai salah satu lokasi wisata di Kota Bandung. Disamping itu, letaknya yang berdekatan dengan Terminal Leuwipanjang yaitu terminal tipe A, sehingga mendukung aksesibilitas ke kawasan tersebut.



Sumber: Hasil analisis data, 2013

GAMBAR 7
POLA PERGERAKAN WILAYAH PENGEMBANGAN UJUNG BERUNG

Pasar induk Gedebage merupakan salah satu perdagangan sektor primer di Kota Bandung yang melayani masyarakat dalam jumlah besar. Lokasinya yang berdekatan dengan pemukiman merupakan potensi pelayanan khususnya untuk perdagangan sektor primer. Perdagangan sektor primer karakteristik tersebut lebih cepat berkembang karena masyarakat cenderung mencari lokasi yang dekat karena intensitas pembelian yang relatif tinggi namun dalam jumlah kecil. Konsentrasi yang dilakukan di kawasan pemukiman padat penduduk tersebut sehingga dapat menguntungkan kawasan pemukiman dan sektor perdagangan tersebut.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis mengenai kinerja Terminal Leuwipanjang terhadap pergerakan Kota Bandung, maka dapat disimpulkan bahwa kinerja terminal dalam mendukung pergerakan Kota Bandung dinilai sudah memadai. Rute angkutan kota dan bus damri yang terhubung langsung dengan Terminal Leuwipanjang sudah dapat mencapai pusat-pusat kegiatan di Kota Bandung. Namun, banyaknya Angkutan Umum Penumpang menyebabkan terjadinya tumpang tindih di beberapa ruas di Kota Bandung. keterkaitan Terminal Leuwipanjang dengan terminal lain (Terminal tipe B dan C) dapat menjadi potensi perkembangan terhadap pusat-pusat aktivitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Makasar: Graha Ilmu.
 Bourne and Simmon. 1971. *Systems of Cities*. University of Toronto. New York: Oxford University Press.

- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Tarsito.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. (Diterjemahkan oleh: Ir. Johan Kelanaputra Hainim). Jakarta: Erlangga.
- Sugiana, Gima. 2008. *Metode Riset Bisnis dan Manajemen*. Bandung: Guardaya Intimarta.
- Tamin, Ofyar. 2008. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.
- Yunus, Hadi. 2004. *Struktur Tata Ruang Kota*. Cetakan IV. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.