

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Sistem transportasi publik merupakan komponen penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi di wilayah perkotaan. Pemilihan moda perjalanan oleh masyarakat perkotaan ditentukan oleh tujuan, waktu tempuh, frekuensi perjalanan, karakteristik dan status ekonomi pengguna (Kusuma, 2021). Seiring berkembangnya dinamika kehidupan perkotaan, kebutuhan terhadap sistem transportasi yang andal, efisien, aman, dan memiliki aksesibilitas tinggi semakin meningkat (Soeparyanto et al., 2024). Setiap wilayah memiliki karakteristik pelayanan transportasi yang berbeda, baik dari jenis kendaraan, kualitas pelayanan, efisiensi operasional, maupun tingkat mobilitas penggunanya (Sa'diah et al., 2024). Selain itu, peningkatan pembangunan infrastruktur jalan turut mendorong meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan angkutan umum, khususnya moda transportasi bus sebagai sarana mobilitas utama masyarakat perkotaan.

Dalam mendukung sistem transportasi publik yang efektif dan terintegrasi, keberadaan terminal memiliki peran penting sebagai simpul transportasi jalan. Terminal berperan sebagai simpul penting dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi mengontrol arus lalu lintas dan aktivitas angkutan umum, sehingga dapat mendukung kelancaran mobilitas masyarakat (Hanafi, 2012). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PM Nomor 24 Tahun 2021, terminal didefinisikan sebagai pangkalan kendaraan bermotor umum yang berfungsi untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan, menaikkan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, serta memfasilitasi perpindahan moda transportasi (Supratno et al., 2021).

Namun dalam praktiknya, pemanfaatan terminal resmi di beberapa kota di Indonesia belum berjalan secara optimal. Kondisi tersebut memunculkan aktivitas pangkalan kendaraan tidak resmi atau yang dikenal sebagai terminal bayangan yang beroperasi di luar ketentuan. Terminal bayangan (*shadow*

terminal) merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum tidak resmi yang digunakan sebagai tempat naik-turun penumpang dan pemberangkatan kendaraan angkutan umum di luar area resmi yang telah ditetapkan oleh pemerintah (Heriadi et al., 2021). Volume lalu lintas kendaraan yang cukup padat ditimbulkan dari aktivitas masyarakat mulai dari pejalan kaki, penyeberangan jalan, pedagang kaki lima, kendaraan yang berhenti, kendaraan masuk dan keluar sisi jalan serta kendaraan parkir menggunakan badan jalan (Issue et al., 2024). Keberadaan terminal bayangan menimbulkan dampak negatif yang signifikan terhadap sistem transportasi perkotaan, seperti penurunan kinerja jalan, hambatan samping, kemacetan lalu lintas, menurunnya keselamatan pengguna jalan, serta ketidaknyamanan bagi masyarakat sekitar.

Kota Bekasi, sebagai salah satu kota penyangga Jakarta dengan tingkat mobilitas tinggi juga menghadapi permasalahan transportasi akibat keberadaan terminal bayangan. Berdasarkan data (Bekasi & Statistik, 2025), Kota Bekasi memiliki jumlah penduduk sebesar 2,64 juta jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk per tahun 2025 1,04%, menjadikannya sebagai kota dengan kepadatan penduduk tertinggi keempat di Indonesia setelah Jakarta, Depok, dan Tangerang Selatan. Karakteristik Kota Bekasi sebagai metropolitan *commuter city* tercermin dari tingginya mobilitas penduduk yang melakukan perjalanan pulang-pergi setiap harinya, dengan estimasi 16,34% pergerakan harian atau setara dengan 1,26 juta orang pekerja komuter (Theresia Gracia Simbolon, 2025). Keberadaan terminal bayangan berpotensi menimbulkan dampak negatif terhadap sistem transportasi publik yang telah ditetapkan pemerintah, setiap orang dilarang membuat atau mendirikan terminal bayangan sesuai dengan (Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 2 Tahun 2023 Pasal 12 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban Umum dan Ketentraman Masyarakat huruf j) (Pemerintah Kota Bekasi, 2023). Permasalahan kemacetan di Kota Bekasi semakin kompleks dengan tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang mencapai 2,12 juta unit sepeda motor, 384,68 ribu unit mobil penumpang, 66,1 ribu unit mobil bermuatan, 3.646 unit bus, dan 6.102 kendaraan khusus (ransus), berdasarkan data *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korps Lalu Lintas Polri (Korlantas Polri) pada Kamis

(17/4) (Fadhlurrahman, 2025). Kondisi ini menyebabkan beberapa ruas jalan utama di Kota Bekasi mengalami penurunan tingkat pelayanan jalan (*Level of Service*).

Salah satu lokasi yang mengalami permasalahan tersebut adalah Jalan HM Juyo Martono, di mana pangkalan tidak resmi atau fenomena Terminal Bayangan Bulak Kapal beroperasi dan menimbulkan gangguan signifikan terhadap kelancaran lalu lintas. Jalan HM Juyo Martono merupakan jalan arteri sekunder yang menghubungkan wilayah Bekasi Utara dengan kawasan pusat kota dan wilayah timur Kota Bekasi, termasuk kawasan Bulak Kapal, Bekasi Timur, serta akses menuju Tol Jakarta–Cikampek. Selain itu, ruas jalan ini juga menjadi koridor pergerakan kendaraan dari kawasan industri Kabupaten Bekasi, Cikarang, hingga Karawang menuju Kota Bekasi dan Jakarta, sehingga memiliki volume lalu lintas yang relatif tinggi sepanjang hari. Kawasan HM Juyo Martono didominasi oleh penggunaan lahan campuran antara pemukiman, perdagangan, dan jasa dengan aktivitas tinggi sepanjang hari. Preferensi masyarakat dalam menggunakan Terminal Bayangan Bulak Kapal dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti kemudahan akses, efisiensi waktu tempuh perjalanan, serta kedekatan lokasi dengan pusat kegiatan ekonomi. Pengguna menganggap kondisi tersebut lebih efisien dibandingkan penggunaan terminal resmi.

Pengguna angkutan umum cenderung memilih lokasi nonresmi karena dianggap lebih menguntungkan, seperti menghemat waktu perjalanan, memiliki lokasi yang lebih strategis, serta memberikan fleksibilitas dalam proses naik-turun penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku mobilitas masyarakat lebih dipengaruhi oleh kemudahan dan kenyamanan pelayanan dibandingkan keberadaan fasilitas fisik semata. Pengguna umumnya memilih lokasi yang lebih mudah dijangkau, memiliki waktu tunggu lebih singkat, akses lebih dekat ke pusat aktivitas, dan memberikan efisiensi perjalanan yang lebih baik berdasarkan pengalaman perjalanan yang mereka rasakan. Fenomena ini menunjukkan bahwa permasalahan terminal bayangan tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis lalu lintas, tetapi juga dengan perilaku pemilihan lokasi keberangkatan oleh pengguna angkutan umum. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang tidak hanya berfokus pada dampak terminal bayangan terhadap

kinerja ruas jalan, tetapi juga pada hubungan karakteristik pelayanan yang dirasakan pengguna terhadap keputusan pemilihan terminal. Analisis kinerja ruas jalan dilakukan menggunakan metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023, sedangkan analisis perilaku pemilihan terminal dilakukan menggunakan pendekatan *Revealed Preference* (RP) melalui metode regresi logistik biner.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul “ **Analisis Kinerja Ruas Jalan dan Persepsi Masyarakat terhadap Pangkalan Tidak Resmi (Terminal Bayangan) Bulak Kapal di Jalan HM Joyo Martono Bekasi**”, yang bertujuan untuk menganalisis kinerja lalu lintas akibat aktivitas terminal bayangan (*shadow terminal*) serta menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih terminal bayangan sebagai lokasi naik dan turun penumpang.

I.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang diuraikan, maka bisa dirumuskan rumusan masalah yang akan diteliti sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja ruas jalan di Jalan HM Joyo Martono Bekasi akibat aktivitas pangkalan tidak resmi (terminal bayangan) Bulak Kapal sebagai titik keberangkatan dan penurunan penumpang?
2. Faktor-faktor apa saja yang memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih pangkalan tidak resmi (terminal bayangan) di Kawasan Bulak Kapal sebagai titik keberangkatan dan penurunan penumpang?
3. Bagaimana strategi penanganan Terminal Bayangan Bulak Kapal untuk meningkatkan kinerja ruas Jalan HM Joyo Martono Bekasi berdasarkan hasil analisis kinerja ruas jalan dan faktor yang memengaruhi keputusan pemilihan terminal?

I.3. Batasan Masalah

Guna membatasi pembahasan dalam pelaksanaan pengambilan data penelitian ini maka diberikan ruang lingkup batasan sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian dibatasi pada Terminal Bayangan Bulak Kapal (agen-agen bus di kawasan Jalan HM Joyo Martono Bekasi Timur) dan pada Terminal Induk Kota Bekasi di Jalan Ir.Juanda Bekasi Timur.

2. Survei lalu lintas dilakukan 14 jam pada hari kerja dan hari libur, yaitu Hari Rabu dan Sabtu dimulai pukul 05.00 – 19.00.
3. Data primer yang dikumpulkan dalam penelitian meliputi volume lalu lintas, kecepatan rata-rata kendaraan, hambatan samping, dan perilaku berhenti kendaraan umum, serta data persepsi responden berdasarkan pengalaman aktual pengguna terminal.
4. Analisis kinerja ruas jalan dilakukan berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023 dengan parameter volume lalu lintas, kapasitas jalan, kecepatan arus bebas, derajat kejenuhan, dan tingkat pelayanan jalan (*Level of Service/LOS*).
5. Responden penelitian merupakan pengguna aktif angkutan bus di wilayah Kota Bekasi dengan jumlah minimal 170 responden. Responden terdiri atas pengguna Terminal Bayangan Bulak Kapal dan pengguna Terminal Induk Kota Bekasi yang ditentukan berdasarkan kondisi aktual di lapangan.
6. Analisis Faktor Keputusan Pemilihan menggunakan metode Regresi Logistik Biner dengan variabel dependen berupa keputusan pemilihan terminal, yaitu $Y=1$ memilih Terminal Bayangan Bulak Kapal Kota Bekasi, dan $Y=0$ memilih Terminal Induk Kota Bekasi
7. Variabel independen dalam analisis regresi logistik biner terdiri atas 17 variabel, terdiri dari variabel sosiodemografis, aksesibilitas, dan pelayanan.
8. Penelitian tidak membahas perbandingan langsung kualitas pelayanan antara terminal bayangan dan terminal resmi, melainkan menganalisis pengaruh karakteristik pelayanan berdasarkan pengalaman aktual pengguna terhadap keputusan pemilihan terminal.
9. Penelitian tidak mencakup simulasi model transportasi lanjutan menggunakan perangkat lunak mikrosimulasi seperti VISSIM, melainkan berfokus pada analisis kuantitatif (perhitungan LOS dan uji statistik hasil kuesioner), tidak sampai desain geometrik rinci (DED), tidak sampai biaya konstruksi, dan desain *engineering drawing*.
10. Sumber data sekunder dibatasi publikasi tahun 2021 ke atas

I.4. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yaitu:

1. Menganalisis kinerja lalu lintas di Jalan HM Joyo Martono Bekasi dengan adanya aktivitas Kawasan Bulak Kapal sebagai titik keberangkatan dan penurunan penumpang.
2. Menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih Kawasan Bulak Kapal sebagai titik keberangkatan dan penurunan penumpang.
3. Menganalisis strategi penanganan Terminal Bayangan Bulak Kapal untuk meningkatkan kinerja ruas Jalan HM Joyo Martono Bekasi berdasarkan hasil analisis kinerja lalu lintas dan faktor-faktor yang memengaruhi keputusan pemilihan terminal.

I.5. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini akan berkontribusi pada pengembangan teori di bidang transportasi, khususnya dalam kajian mengenai kinerja jalan serta dampak keberadaan terminal bayangan terhadap lalu lintas dan persepsi masyarakat. Selain itu, penelitian ini dapat memperkaya literatur akademik dalam bidang rekayasa lalu lintas dan manajemen transportasi perkotaan, serta menjadi dasar bagi pengembangan model analisis kinerja jalan di kawasan dengan aktivitas transportasi informal.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dilakukan sebagai syarat untuk memenuhi tugas akhir dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi Darat (S.Tr.Tra) pada Program Studi D-IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (D-IV RSTJ) di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal.
- b. Penelitian ini bertujuan untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama menempuh pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal.

- c. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber referensi dan acuan bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan analisis kinerja jalan, terminal bayangan, dan dampaknya terhadap lalu lintas serta lingkungan sosial perkotaan.
- d. Hasil analisis dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi bagi Pemerintah Kota Bekasi khususnya Dinas Perhubungan dalam merumuskan kebijakan penataan dan penertiban terminal bayangan, peningkatan kinerja jalan, serta pengelolaan transportasi perkotaan yang lebih efektif dan berkelanjutan.

I.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam tugas akhir ini disusun secara berurutan dengan tahapan penelitian yang dilakukan. Adapun sistematika penulisan dalam proposal ini sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan bertujuan untuk menjelaskan alasan dilakukannya penelitian ini. Pembahasan mencakup latar belakang penelitian, perumusan masalah, batasan-batasan yang diterapkan, tujuan penelitian, manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka ini, berisi tentang teori, landasan konseptual yang akan dijadikan literatur dan acuan untuk mendukung penelitian, analisis yang dilakukan dengan membaca buku, jurnal dan situs web serta disertasi yang mendukung dalam penyusunan skripsi. Pada bab ini juga disertakan penelitian terdahulu yang masih mendukung penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode penelitian, membahas sejumlah aspek terkait dengan lokasi penelitian, bagan alir, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data serta populasi dan sampel.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri dari pengolahan data dan pembahasan yang dilakukan menggunakan metode yang telah ditentukan untuk memperoleh hasil yang sesuai dengan penelitian yang sudah dilakukan.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisikan tentang tahap akhir dalam penulisan yaitu tentang Kesimpulan dan saran dari seluruh rangkaian penelitian yang telah dilakukan.