

BAB II

KEMACETAN DI TERMINAL DEPOK

Bab ini merupakan bagian dimana saya mendiskripsikan profil Terminal Terpadu Kota Depok (TTKD) sebagai lokasi penelitian. Secara umum kondisi Terminal Depok selalu macet, baik pada jam-jam sibuk (*pick hours*) pagi dan sore hari maupun di siang hari. Ada berbagai faktor dan pelaku yang sedikit atau banyak berkontribusi terhadap kondisi kemacetan di terminal Depok. Secara eksternal kemacetan di terminal Depok adalah fenomena yang saling terkait dengan banyak hal lainnya seperti, konsekuensi dari posisi kota Depok sebagai kota satelit terhadap Jakarta, tata kota Depok (Struktur fisik), pengelolaan sarana dan prasarana (infrastruktur) transportasi.

Perkembangan kota Depok dilihat sebagai konteks sosial ekonomi yang memayungi aktivitas pelayanan publik di Terminal Terpadu Kota Depok. Uraian mengenai konteks sosial ekonomi kota Depok menjadi signifikan oleh karena berimplikasi pada kondisi kepadatan di terminal Depok. Sebuah terminal bus sebagai bagian dari sistem transportasi darat merupakan *derived demand*, yakni kebutuhan turunan dari aktivitas manusia. Artinya bahwa mobilitas orang maupun barang yang melewati terminal Depok sebagai simpul dalam jaringan transportasi darat merupakan konsekuensi dari aktivitas ekonomi dan sosial penduduk kota Depok. Karenanya Mann (1996) menyarankan agar perancangan dan perencanaan bentukan fisik sebuah kota hendaknya bertitik tolak dari perkembangan yang terjadi dalam masyarakat. Masyarakat sebuah kota/kawasan memiliki karakteristik dengan perkembangan yang unik sehingga tak dapat direduksi dalam suatu generalisasi bentuk fasilitas publik. Adianto (2003) menekankan bahwa perancang dan perencana bentukan fisik kota/kawasan seharusnya selalu memperhatikan kepadatan dan keragaman masyarakat, terutama praktek sosio-spasial di kota/kawasan tersebut.

Diskripsi tentang dinamika kota Depok berisikan topik-topik mengenai sejarah kota Depok, pertumbuhan kota Depok, struktur fisik kota Depok dan kondisi transportasi di kota Depok. Selanjutnya saya mendiskripsikan secara khusus

gambaran umum Terminal Terpadu Kota Depok (TTKD). Topik-topik yang saya diskripsikan adalah sejarah Terminal Terpadu Kota Depok, fasilitas publik di Terminal Terpadu Kota Depok dan pelaku-pelaku layanan publik di terminal Depok.

2.1 Profil Kota Depok

2.1.1 Kota Depok : Dari Tanah Partikelir Menjadi Wilayah Suburban

Menelusuri sumber-sumber tentang sejarah kota Depok memperlihatkan polemik dan perdebatan para sejarawan yang sampai sekarang tidak mencapai kesepakatan. Masing-masing pihak mempertahankan pendapatnya dengan mengajukan berbagai argumen. Secara umum ada tiga versi mengenai asal mula nama kota Depok. Versi yang pertama adalah kelompok Han Soedira (2005) yang menyatakan bahwa sejarah Depok dimulai dari Cornelis Chastelijn, seorang tuan tanah Belanda yang pada akhir abad ke-17 membeli tanah di Kawasan Seringsing (Serengeng). Untuk mengerjakan tanah tersebut ia mendatangkan budak dari Bali, Nusa Tenggara Timur, Maluku, Ternate, pulau Rote, Sulawesi, dan lain-lain. Depok kala itu dikelola dengan sistem pemerintahan sendiri terpisah dari pemerintahan VOC di Batavia. Daerah otonomi Chastelein ini dikenal dengan sebutan *Het Gemeente Bestuur van Het Particuliere Land Depok*. Tahun 1715 ia menghibahkan tanahnya seluas 1.223 hektar kepada para pekerjanya, dengan syarat mengikuti kepercayaannya, yakni Kristen Protestan. Orang-orang ini kemudian mendirikan persatuan orang kristen yang dalam bahasa Belanda disebut *De Eerste Protestante Organisatie van Kristenen*, disingkat Depok. Tetapi ada pula yang menyatakan bahwa nama Depok berasal dari Semboyan kelompok ini, *Deeze Einheid Predikt Ons Kristus* (dengan persatuan membawa kami kepada Kristus) yang juga disingkat Depok.

Sementara menurut Danasasmita (1983) dan Djumhur (1996) daerah yang sekarang disebut Depok sejarahnya telah dimulai sejak masa kerajaan Pajajaran. Saat itu telah tumbuh perkampungan di pinggir sungai Ciliwung yang berfungsi sebagai tempat transit perdagangan sungai yang menyalurkan komoditi antara Pakuan (ibu kota Kerajaan Pajajaran) dengan pelabuhan Sunda Kelapa.¹ Sejalan dengan itu H.

Baharudin Ibrahim, dkk dalam buku “Meluruskan Sejarah Depok” mengutip cerita Abraham van Riebeeck selaku inspektur jenderal VOC yang melakukan ekspedisi pada tahun 1703, 1704 dan 1709 menelusuri sungai ciliwung. Rute ekspedisi tersebut yakni : Benteng (Batavia) – Cililitan – Tanjung (Tanjung Barat) – Seringsing (Serengseng) – Pondok Cina – Depok – Pondok Pucung (Terong). Itu berarti daerah Depok telah dikenal sebelum tahun 1714 ketika Chastelein membeli tanah di Depok.

Versi H.Nawawi Napih menyebutkan bahwa waktu perang antara Pajajaran dengan Banten-Cirebon, tentara Pajajaran membangun padepokan untuk melatih para prajuritnya dalam mempertahankan kerajaan. Padepokan ini dibangun dekat sungai Ciliwung. Terletak antara pusat kerajaan Pajajaran (Bogor) dengan Sunda Kelapa (Jakarta). Di tempat itu biasanya diadakan latihan bela diri dan pendidikan agama yang sering disebut padepokan. Padepokan inilah yang kemudian dikenal dengan istilah Melayu ”Depok”. Situs resmi pemerintah kota Depok (*up date* Desember 2005) memulai sejarah Depok dari Cornelis Chastelein dan terkesan menghindari perdebatan mengenai asal-usul nama kota Depok.

Terlepas dari polemik tersebut, yang jelas adalah bahwa pada masa kolonial Belanda, Depok dijadikan daerah perkebunan yang menyediakan komoditi untuk pasar dunia. Marzali (1975), Nirmalawati (1990) dan Suryana (2003) menyebutkan bahwa struktur sosial ekonomi Depok pada masa kolonial memiliki tiga ciri :

Pertama, Depok adalah tanah partikelir milik Cornelis Chastelein (bekas petinggi VOC) dengan hak *eigendom* atau *landheerlijke rechten*. yakni hak pengelolaan penuh pemilik tanah, dimana pemilik tanah berdaulat sepenuhnya terhadap tanah itu. Depok kala itu dikelola seperti sebuah negara tersendiri dengan Chastelein sebagai kepala negara Depok. Ketika Chastelein wafat, ia meninggalkan wasiat yang memberikan tanahnya seluas 1.224 hektar kepada para pekerja/budaknya setelah mereka resmi menjadi penganut Kristen.² Sebagian besar tanah partikelir adalah wilayah Depok lama sekarang. *Kedua*, kondisi sosial ekonomi dan politik komunitas Depok lama berorientasi ke Batavia. Gaya hidup komunitas ini cenderung mengikuti gaya hidup yang berlangsung di Batavia. *Ketiga*, struktur sosial ekonomi

kota Depok lama secara perlahan mengalami perubahan setelah pemerintah kolonial Belanda mengeluarkan dua kebijakan dalam rangka memantapkan posisinya sebagai penghasil utama komoditi perkebunan di pasar dunia, yakni liberalisasi ekonomi tahun 1870 dan politik etis pada awal abad ke-20. Pada masa itu Belanda mendirikan dua pendidikan dasar di Depok lama, sehingga sebagian penduduk Depok lama menjadi pegawai pemerintah dan pegawai swasta di Batavia. Mereka ini menjadi warga komuter, terutama setelah jalur kereta api *Batavia-Buitenzorg* (Bogor) yang melewati Depok beroperasi pada tahun 1880-an. Pemerintahan sendiri ini berlangsung sampai dengan tahun 1942. Semua hak istimewa penduduk Depok lama kemudian dihancurkan pada masa pendudukan Jepang yang anti barat.

Setelah kemerdekaan, lebih tepatnya 4 Agustus 1952 pemerintah Indonesia membayar ganti rugi sebesar Rp.229.261,26,- untuk tanah ini. Seluruh tanah partikelir Depok menjadi hak milik pemerintah RI kecuali hak-hak *eigendom* dan beberapa bangunan seperti gereja, sekolah, pastoran, balai pertemuan dan pemakaman. Depok kemudian secara administratif menjadi salah satu kecamatan dari wilayah pemerintahan kabupaten Bogor. Status Depok berubah menjadi kota administratif pada bulan Maret 1982 dan kemudian seiring dengan perkembangannya, maka tanggal 27 April 1999 Depok ditetapkan menjadi Daerah Otonom.

2.1.2 *Pertumbuhan Kota Depok*

Upaya memetakan fase-fase pertumbuhan kota Depok atau proses transformasi sosial ekonomi kota Depok pada masa pasca kemerdekaan dapat dilakukan dengan menelusuri pola perkembangan infrastruktur sosial ekonomi dan struktur anatomis kota Depok. Proses transformasi kota Depok terjadi terutama karena keberadaannya sebagai wilayah penyangga (*buffer area*) bagi kota Jakarta. Sehingga Depok mengalami proses suburbanisasi, menjadi wilayah suburban.³ Berkembangnya Jakarta sebagai bagian dari sistem ekonomi kapitalis dunia turut berdampak pada transformasi sosial ekonomi dalam wilayah-wilayah suburban (Kano, 2000, Soemantri, 2000). Transformasi tersebut di antaranya nampak dengan adanya perubahan pola agraris pada masyarakat pedesaan sebagai respon langsung

dari pertumbuhan ekonomi kapitalis yang cukup pesat dan dengan munculnya berbagai macam pemukiman baru sebagai akibat langsung dari membengkaknya pertumbuhan penduduk kota karena pesatnya arus migrasi dari kota-kota kecil dan dari desa ke kota Jakarta. Implikasinya adalah terjadinya perluasan areal pemukiman bagi para kaum urban di Jakarta. Dalam konteks inilah Depok berkembang menjadi kota baru yang menjadi kota penyangga bagi Jakarta.

Transformasi sosial ekonomi Depok diawali dengan dihuninya Perumnas pada tahun 1976, dan kemudian dilanjutkan dengan pembangunan kawasan pemukiman lainnya. Dalam waktu dua tahun pertama (1976-1978) penduduk Depok bertambah 20,74 % (Suryana, 2003). Proses kehidupan sosial ekonomi juga bergeser, dari gaya Depok lama ke gaya perumnas. Dari segi administrasi pemerintahan, status Depok berubah menjadi kota administratif sejak Maret 1982. Wilayahnya meliputi 3 kecamatan, yaitu: Kecamatan Pancoran Mas, Kecamatan Beji dan Kecamatan Sukmajaya. Luas wilayah kotib Depok saat itu 6,794 ha dan terdiri dari 23 kelurahan. Sebagai kota administratif walaupun Depok masih merupakan bagian dari wilayah pemerintahan Kabupaten Bogor, tetapi dipersiapkan untuk menjadi kota tersendiri.

Selain Perumnas, akhir tahun 1980-an muncul real estate yang merupakan pemukiman untuk kelompok sosial ekonomi menengah ke atas. Kawasan real estate diklasifikasikan menjadi dua, yakni untuk mereka yang berpenghasilan tinggi contohnya : Pesona Khayangan, Pesona Depok, Depok Asri, Villa Golf, Raflesia Hills, dan lainnya. Sedangkan bagi mereka yang berpenghasilan menengah ada perumahan Maharaja, Point Mas, Depok Mulya, Griya Depok, Lembah Depok Asri, Villa Pertiwi, Kota Kembang, Villa Insani dan lainnya (Bimo, 2004).

Kontrasnya, pertumbuhan kelompok menengah dan atas juga dibarengi dengan pertumbuhan penduduk kelas bawah. Selain tergesernya sebagian besar penduduk asli ke kelompok marginal, efek dari pengusuran di Jakarta terutama pengusuran kelompok marginal, menjadikan Depok sebagai salah satu sasaran untuk mencari tempat hunian baru.

Fase berikut yang mendorong transformasi sosial ekonomi Depok adalah pindahnya kampus Universitas Indonesia ke Depok pada tanggal 5 September 1987.

Kampus Universitas Indonesia menempati areal tanah seluas 320 hektar yang letaknya berada pada wilayah perbatasan antara Depok dan Jakarta (250 hektar diantaranya berlokasi di Depok). Bersamaan dengan itu turut pula pindah para civitas akademiknya, terutama para mahasiswa. Perkembangan ini mengakibatkan tumbuhnya sektor informal baru yang ditandai dengan tumbuhnya ratusan Wartel, bank, pondokan/kost, Ojek, foto copy, percetakan, warung makan hingga penarik ojek sepeda motor, dll. Setelah itu Universitas Gunadarma muncul, kawasan Depok makin berkembang, juga menyulap kawasan Kelapa Dua sehingga mengalami perubahan secara radikal dalam sosial ekonomi.

Semakin ramainya aktivitas di Depok berdampak pada diperbaikinya infrastruktur Kota Depok, terutama kereta listrik dan jalan raya. Tahun 1989, Jalan Margonda Raya (jalan utama yang menghubungkan Depok dengan Jakarta) diperbesar menjadi dua jalur (masing-masing lebarnya 5 meter) dan lurus mengikuti jalur rel kereta listrik. Tahun 1992, jalur rel ganda kereta listrik dapat dioperasikan. Pada tahun yang sama dioperasikan terminal bus dalam dan luar kota. Tahun 1995 dibangun jalan layang untuk mengatasi kemacetan di jalan masuk ke Universitas Indonesia. Perbaikan infrastruktur ini mengakibatkan semakin banyak warga Jakarta yang memilih tinggal di Depok dan menjadi warga komuter atau pelaju harian pulang-pergi Jakarta-Depok.

Perkembangan penduduk dan sarana infrastruktur yang demikian pesat secara administratif mendorong pemerintah memenuhi aspirasi masyarakat melalui DPRD Bogor untuk meningkatkan status administratif wilayah Depok. Melalui UU No. 15 tahun 1999 tanggal 27 April 1999 Depok ditetapkan menjadi Daerah Otonom dan mengalami perluasan wilayah menjadi 6 kecamatan, yaitu: Kecamatan Pancoran Mas, Beji, Sukmajaya, Cimanggis, Limo dan Sawangan dengan 63 kelurahan. Secara geografis batas wilayah Kota Depok yaitu :

- sebelah Utara : DKI Jakarta dan Kecamatan Ciputat Kabupaten Tangerang
- sebelah Selatan : Kecamatan Cibinong dan Bojong gede Kabupaten Bogor.
- sebelah Barat : Kecamatan Parung dan Gunungsindur Kabupaten Bogor.

- sebelah Timur : Kecamatan Gunung Putri Kabupaten Bogor dan Kecamatan Pondok Gede Kota Bekasi.

Luas wilayah Depok berubah menjadi 20.504,54 ha (200,29 km²) dengan perincian lebih jelas dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 1.2 Luas Kota Depok Tahun 2000

No	Kecamatan	Luas (ha)
1	2	3
1	Sawangan	4.569
2	Pancoran	2.983
3	Sukmajaya	3.413
4	Cimanggis	5.354
5	Beji	1.43
6	Limo	2.28
	J u m l a h	20.029

Sumber : BPS Kota Depok tahun 2000

Selain luas wilayah, penduduk Depok juga berkembang pesat. Rata-rata mencapai angka pertumbuhan penduduk 3,5 % per tahun. Tingginya tingkat pertumbuhan penduduk kota Depok tidak hanya karena adanya perluasan wilayah administrasi kota Depok menjadi 6 (enam) kecamatan, tetapi terutama karena tingginya tingkat migrasi penduduk urban dari kota Jakarta dan daerah lainnya. Karenanya, penduduk kota Depok sangat heterogen, baik dari sudut budaya, sosial maupun ekonomi. Semakin besar jumlah penduduk Depok dan juga semakin heterogen dengan dinamikanya sebagai wilayah suburban membuat kondisi masyarakat semakin kompleks. Berikut jumlah peningkatan penduduk Depok per tahun.

Tabel 2.2. Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Depok

No	Tahun	Jumlah
1	2	3
1	1976	94.144
2	1978	113.671
3	1979	131.252
4	1980	203.499
5	1982	233.799
6	1990	280.916
7	1995	345.935
8	1999	866.214
9	2000	1.160.791
10	2001	1.204.687
11	2002	1.247.232
12	2003	1.289.299
13	2004	1.331.559
14	2005	1.374.522
15	2006	1.420.480

Diolah dari Bogor dalam Angka Tahun 1980-1999 & Depok Dalam Angka tahun 2000 - 2006

Di sisi lain perbaikan infrastruktur Depok mempercepat dinamika sosial ekonomi Depok, baik dari segi jumlah maupun kualitas. Data terakhir pemerintah kota Depok, tahun 2006 Kota Depok telah memiliki 5 hotel, 7 buah penginapan, 9 wisma/vila, 12 fasilitas sejenis lainnya, 46 restoran, 1.400 rumah makan, 2.847 buah toko, 15 pasar harian, 17 pasar swalayan, 11 shopping center dan 1 pasar mingguan. Sementara bank yang menopang kebutuhan ekonomi data tahun 2004 yakni 4 buah Bank Pemerintah dengan 3 kantor Cabang dan 8 Kantor Pembantu Cabang, 16 Bank Swasta Nasional dengan 3 Kantor Cabang dan 21 kantor Pembantu Cabang, dan 2 buah Bank Pembangunan Daerah. Semakin baiknya infrastruktur di kota Depok menyebabkan Depok menjadi tempat hunian yang menarik bagi penduduk urban. Banyak dari penduduk Depok bekerja di Jakarta dan sekitarnya dan menjadi pelaju harian. Sebagian besar penduduk Depok bekerja pada sektor Jasa, perdagangan dan Industri. Untuk lebih jelas terlihat pada lampiran 1.

Sebagian besar penduduk yang bermukim di Depok bekerja di Jakarta dan sekitarnya. Realitas ini berdampak pada jumlah pelaju harian (komuter) yang terus meningkat. Akibat lanjutnya adalah pola pergerakan transportasi yang terjadi adalah

concentric-radial (pergerakan yang mengarah ke pusat kota). Hal ini terindikasi dari ramainya kerumunan masyarakat kelas pekerja saat pagi hari di pinggir-pinggir jalan, di dalam dan di luar terminal Depok untuk menunggu angkutan umum. Begitu kendaraan umum datang, mereka harus berlomba untuk naik agar terangkut menuju tempat pekerjaannya. Sementara itu mereka yang belum terangkut akan bertambah banyak memenuhi pinggiran jalan dan area-area di sekitar terminal karena ruang tunggu yang sangat terbatas dan halte yang tidak memadai untuk menampung penumpang. Mereka yang terangkut oleh kendaraan umum pun berdesak-berdesakan di dalamnya. Mendapatkan tempat duduk dalam berpergian benar-benar menjadi sebuah keberuntungan, bukan lagi sebuah hak terhadap pelayanan yang baik.

Kondisi pengguna kereta api listrik (KRL) pun tidak jauh berbeda. Di 5 (lima) stasiun kereta api di kota Depok (Stasiun Universitas Indonesia, Pondok Cina, Depok Baru, Depok Lama, dan Stasiun Citayam) yang merupakan bagian dari barisan stasiun yang dilalui oleh Kereta api Rangkaian Listrik (KRL) tujuan Jakarta – Bogor selalu dipadati penumpang terutama pada jam-jam sibuk. Pilihan transportasi KRL memang selain murah juga cepat. Akibatnya pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari penumpang memadati stasiun-stasiun KRL.⁴ Kondisi ini diperburuk oleh kebiasaan penumpang saling berebut, sehingga muatan selalu melampaui kapasitas angkut. Bukan rahasia umum bahwa pada jam-jam sibuk masyarakat berjejal-jejal pada gerbong-gerbong kereta api dengan resiko tidak aman dari segi keselamatan maupun dari aksi para pencopet dan aksi pelecehan seksual dari orang-orang yang tidak bertanggung jawab. Keadaan yang serupa juga terjadi di jam sibuk sore hari ketika para pekerja melakukan perjalanan kembali ke Depok.

2.1.3 Struktur Fisik Kota Depok

Berdasarkan jalur distribusi, infrastruktur dan pola aktivitas di setiap kawasan, struktur anatomi kota Depok tersusun dalam kawasan primer, sekunder dan tertier (Suryana, 2003, Bimo, 2004). Semakin ke selatan infrastruktur dan pola aktivitas penduduk Depok semakin *rural*, sebaliknya semakin ke utara infrastruktur dan pola aktivitasnya cenderung berciri *urban*.

Kawasan primer merupakan pusat aktivitas seluruh kota yang terletak di pusat kota. Kawasan ini terletak di sepanjang jalan Raya Margonda, yakni jalan utama yang menghubungkan Depok dengan Jakarta, kawasan Depok lama, perumnas I dan perumnas II. Kawasan ini merupakan pusat perdagangan dimana terdapat ribuan bangunan rumah toko dengan 6 Mal besar yaitu, Mal Depok, Plasa Depok, Hero & Borobudur (tidak aktif lagi), Ramayana, Superindo, Goro (tidak aktif lagi), serta tiga retail besar yang baru beroperasi di tahun 2005 dan 2006 yakni Depok Town Square dari Group Matahari Putra Prima, Carrefour yang menempati 5 lantai bangunan milik ITC dari Sinar Mas Group dan Margo City. Terdapat juga sarana-sarana publik yang melayani kebutuhan masyarakat seperti : terminal bus, stasiun kereta, pusat rekreasi, perumahan penduduk lapisan menengah-atas (real estate dan kompleks perumnas) dan pemukiman kampung "padat" bagi lapisan penduduk yang berpenghasilan rendah. Beberapa bank pemerintah dan swasta juga berada di sini. Kawasan ini juga sekaligus merupakan pusat pemerintahan yang meliputi kantor walikota, kantor DPRD, pengadilan negeri dan kantor kepolisian resort kota Depok.

Kawasan Sekunder, merupakan daerah di pinggiran kota Depok. Di sini terdapat kantor pemerintahan tingkat kecamatan dan pusat perbelanjaan yang lebih lokal serta usaha kecil lainnya seperti tokoh serba ada. Contoh kawasan ini adalah Beji di Depok utara. Terdapat pusat perdagangan untuk pemukiman sekitarnya, kantor kecamatan dan kantor polisi kecamatan. Sebagian besar penduduk di kawasan ini adalah kelompok menengah yang mendiami pemukiman baik yang dibangun oleh perum Perumnas maupun pihak swasta. Selain itu dijumpai juga tipe kampung lain yang disebut dengan istilah "woodland". Tipe ini dicirikan oleh masih banyaknya pepohonan, rumah-rumah penduduk yang masih jarang, serta masih kuatnya ikatan kekerabatan (Marzali, 1989 ; Soemantri, 2000).

Kawasan Tertier sebagian besar terletak di bagian selatan Depok yang cenderung *rural*. Di kawasan ini masih dijumpai sektor ekonomi agraris yang terus menyusut luasnya.

Dari struktur fisik kota Depok terlihat bahwa pengembangan fisik kota terlalu dipusatkan di sepanjang Jalan Margonda.⁵ Hal ini cukup berkontribusi pada

kemacetan di Depok mengingat jalan Margonda Raya merupakan jalan utama yang menghubungkan Depok dengan Jakarta dan kota lainnya. Selain sebagai pusat perdagangan dan pemerintahan serta fasilitas publik lainnya, di sepanjang jalan ini juga menjamur Warnet, usaha kost bagi mahasiswa dan karyawan bahkan telah dibangun juga Apartemen Margonda Residence, yang juga semakin menimbulkan kepadatan lalu lintas. Halaman dan emperen pertokoan serta usaha-usaha lainnya tersebut dimanfaatkan sebagai tempat parkir kendaraan pengunjung dan tenda pedagang kaki lima sehingga menimbulkan kerawanan dan kemacetan lalu lintas. Di sepanjang jalan ini hampir tidak tersedia ruang untuk pejalan kaki.

Kondisi ini makin diperparah sejak 2 (dua) tahun terakhir dengan banyaknya pusat niaga yang dibangun di sepanjang Jalan Margonda, yakni ITC Depok (103.270 m²), Depok Town Square (Detos) seluas 160.000 m², dan Margo City Square (49.000 m²). Detos dan Margo City bahkan letaknya berhadap-hadapan sehingga menimbulkan masalah tersendiri. Selain banyaknya orang yang lalu lalang di depan 2 mal tersebut, sejak 2 (dua) pusat perbelanjaan itu dibuka, banyak angkutan kota yang menaikkan dan menurunkan penumpang di kawasan tersebut untuk berbelanja, sambil ngetem menunggu penumpang. Kondisi ini berkontribusi bagi tersendatnya lalu lintas di kedua arah. Akibatnya kemacetan di lokasi ini hampir sudah tidak mengenal hari dan jam.⁶ Walaupun dalam proses perizinan pembangunan kedua retail ini Pemkot Depok merekomendasikan persyaratan untuk membangun JPO (Jembatan Penyeberangan Orang) dan pembangunan jalan alternatif (akses jalan) menuju Ir. H. Juanda, tetapi sampai 2 tahun beroperasi tidak ada tindakan yang jelas, baik dari pengusaha maupun dari pemerintah kota.⁷ Sampai pertengahan tahun 2008 baru JPO mulai dibangun dan mulai beroperasi Pebruari 2009.

Fenomena ini memperlihatkan bahwa negara tidak sepenuhnya memiliki kekuasaan dalam mengambil alih redefinisi ruang di kota Depok. Pasar secara perlahan telah mengendalikan negara dan menentukan rancangan ruang yang ditandai dengan pembentukan ruang konsumen yang sangat mencolok seperti mal, perbankan, pertokoan, pemukiman mewah dan berbagai fasilitas lainnya yang berorientasi pada

atau atas nama uang. Padahal dampaknya semakin besar terhadap kemacetan yang berhubungan dengan kepentingan umum.

2.1.4 Masalah Transportasi di Kota Depok

Posisi kota Depok sebagai wilayah suburban dengan mobilitas penduduk sebagai warga komuter yang cukup tinggi mengindikasikan bahwa penataan sarana dan prasarana transportasi merupakan kebutuhan yang sangat urgen sifatnya. Transportasi di Kota Depok masih bersifat regional dan komuter (Jakarta dan Bogor) baik melalui jalan raya maupun jalan baja/rel. Pusat tarikan perjalanan yang cukup besar adalah menuju DKI Jakarta.

Walaupun demikian harus dikatakan bahwa harapan masyarakat untuk mendapatkan layanan transportasi (meliputi penataan sarana dan prasarana transportasi) yang baik semakin jauh dicapai. Depok sehari-sehari justru memperlihatkan kemacetan yang semakin meningkat. Fenomena kemacetan di Depok sangat kompleks. Dalam perspektif ini kita mungkin sepakat, bahwa masalahnya adalah rumit, muncul dari beragam persoalan yang satu dengan yang lain saling terkait. Bahkan mungkin hampir (atau sudah) menjadi semacam *vicious circle* yang sulit dilacak ujung pangkalnya, persoalan mana yang merupakan penyebab dan mana yang menjadi efeknya menjadi kabur. Tetapi ada baiknya semua fenomena yang saling terjalin itu diurai satu demi satu agar terpetakan masalah yang dihadapi. Beberapa fenomena yang saya maksudkan itulah yang saya uraikan berikut ini.

Depok Dibanjiri Angkot

Jumlah kendaraan yang ada di Depok saat ini sebenarnya telah melebihi kapasitas. Selama saya melakukan penelitian 9 (sembilan) kali terjadi aksi demo supir angkot dan bus berkaitan dengan tumpang tindih izin trayek dan beroperasinya angkot *bodong*.⁸ Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.2 Demo Angkot Depok tahun 2005-2006

No	Hari/Tgl	Trayek	Tuntutan	Ket
1	23-06-2005	D-05	Kepolisian dan DLLAJ agar segera menindak Angkot Bodong yang beroperasi pada trayek ini	Sopir berpendapat ada oknum Polisi dan DLLAJ terlibat
2	10-10-2006	D-05	Sda	
3	18-12-2006	D-05	Menyesalkan keterlambatan tindakan institusi terkait, jumlah angkot bodong bertambah dari 16 menjadi 25	
4	09-05-2006	Miniarta Depok-Bogor	Polisi segera membuka Verboden Depok II	Dinilai merugikan mereka
5	03-05-2005	D-02 dan D-06	Membatasi Angkot Trayek M-04 yg melewati trayek mereka (tumpang tindih trayek)	D-02 dan D-06 oleh Pemkot, M-04 oleh Pemprov DKI
6	06-01-2006	D-02 dan D-06	Protes jumlah trayek M-04 yang terus bertambah	
7	26-04-2006	Miniarta Depok - Sukabumi	Adanya penambahan 1 unit bus pada trayek ini	Diselesaikan dgn membayar uang ganti rugi kpd supir
8	19-07-2006	S-63 dan Debora	Dioperasikannya Trayek Baru Bus Bianglala AC 143 yang melewati trayek-trayek mereka	
9	06-09-2006	D-112	Tidak Puas atas kinerja KKSU - 112 (Pengurus Jalur)	

Sumber : diolah dari data lapangan dan Harian Monitor Depok

Dari tabel di atas terlihat bahwa, 3 (tiga) kali aksi demo dilakukan oleh pengurus dan supir D-05 (Terminal Depok-Citayem-Bojong gede); 2 (dua) kali aksi demo dilakukan oleh supir D-06 (trayek terminal Depok-Cisalak) dan D-02 (trayek terminal Depok-Depok II) berkaitan dengan semakin banyak dioperasikannya M-04 (Pasar Minggu – Depok II); 1 (satu) kali dilakukan oleh pengurus dan supir (termasuk kondektur) Miniarta jurusan Depok-Sukabumi berhubungan dengan penambahan izin trayek 1 (satu) unit bus baru pada trayek tersebut; 1 (satu) kali oleh Miniarta Depok-Bogoe; 1 (dua) kali aksi demo dilakukan oleh pengurus, supir, kondektur, timer dan calo Kopaja S-63 (Depok-Blok M) yang bergabung bersama dengan supir Debora (Depok-Lebak Bulus); dan 1 (satu) kali dilakukan oleh para supir D-112 (Depok – Kampung Rambutan) terhadap pengurus jalur.

Uniknya supir D-05 berturut-turut melakukan demo yakni tahun Juni 2005, Oktober 2006 dan Desember 2006 untuk persoalan yang sama dan tidak terselesaikan sampai akhir masa penelitian saya. Malah data terakhir yang diperoleh jumlah angkot bodong pada trayek ini bertambah dari 16 unit pada tahun 2005 menjadi 25 unit pada tahun 2007.⁹

Dari data yang ada pada DLLAJ, jumlah Angkutan umum yang beroperasi di Depok dapat dikatakan sudah “membludak”. Sampai tahun 2005 tercatat jumlah angkot resmi di bagian angkutan Dinas LLAJ kota Depok sebesar 5.548 armada yang terbagi atas 2.648 angkot dalam kota yang melayani 19 trayek dan 2.900 angkot antar kota dalam propinsi (AKDP) yang melayani 16 trayek. Data terakhir khusus Angkot dalam kota yang melakukan perpanjangan izin trayek oktober 2005 – September 2006 sebesar 2.913. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel lampiran 2.

Ribuan angkot tersebut memberi kontribusi besar bagi kemacetan di jalan Margonda Raya dan jalan-jalan lain di seputar Depok. Seharusnya sudah bisa ditentukan untuk trayek dengan jarak tempuh berapa kilo, dalam waktu berapa jam, ruas panjang jalan berapa meter dapat dilayani oleh berapa unit kendaraan. Sementara untuk bus, data yang diperoleh dari terminal Depok adalah : 10 trayek untuk bus rute AKAP dan 12 trayek untuk bus rute AKDP (lihat lampiran 3 dan 4).

Menelusuri proses-proses dibalik membanjirnya Angkot di Depok melibatkan banyak pihak. Pejabat berwenang yang berhubungan dengan penertiban jumlah angkutan umum dalam menanggapi fenomena ini saling melemparkan kesalahan. Sebagai contoh menanggapi aksi demo supir D-06 dan D-02 terhadap banyaknya angkot M-04 yang beroperasi, Kepala Subdinas Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kota Depok Hendra Giri menyatakan "Angkot AKDP yang melintasi Depok dengan kartu pengawasan tiap tahun hanya dapat dikontrol petugas Badan Koordinasi Wilayah (Bakorwil), bukan petugas dari Pemerintah Kota Depok," (Kompas. 03 Januari 2004). Pemilik angkot AKDP tidak tiap tahun memperpanjang kartu pengawasan di Bakorwil, tetapi masih dapat mengoperasionalkan angkotnya. Titik lemah ini sering dijadikan peluang oleh berbagai pihak untuk melaksanakan program peremajaan angkot. Angkot AKDP M-

04 trayek Depok-Pasar Minggu baru saja diremajakan sebanyak 125 armada dengan pertimbangan pada saat itu angkot dengan trayek tersebut terhitung tinggal 17 armada. Dalam kenyataannya jumlah 17 angkot AKDP dengan trayek Depok-Pasar Minggu itu bukanlah jumlah yang sesungguhnya. Akibatnya M-04 yang menghubungkan Depok- Pasar Minggu melalui Jalan Margonda Raya ditambah 125 armada. Jumlah ini makin memadati jalur Depok-Pasar Minggu melalui Jalan Margonda Raya. Masalah ini tambah runyam karena jumlah Angkot Dalam Provinsi (AKDP) dengan angkot yang punya izin yang dikeluarkan pemkot ternyata lebih banyak angkot AKDP. Hal ini tentu saja berkaitan dengan pajak dan retribusi perpanjangan trayek pada masing-masing pihak. Apalagi setelah otonomi Daerah di mana masing-masing pemerintah daerah berlomba-lomba meningkatkan pendapatan asli daerah.

Sikap yang sama juga ditempuh oleh kepala Dinas LLAJ kota Depok. Ia menyatakan tidak memiliki wewenang untuk menghentikan izin trayek AKDP karena asalnya dari Pemprov Jawa Barat. Selain itu sampai sekarang masih ada Angkot yang dikelola secara bersama oleh Pemkot Depok dan Pemkot Bogor yakni D-05. Keterlibatan beberapa aparat baik dari DLLAJ maupun TNI/Polri yang disebut-sebut oleh para supir dalam demo mereka, diposisikan oleh para pejabat ini sebagai perbuatan oknum tertentu dan isu yang masih terus dalam proses penyelidikan yang karenanya tingkat kebenaran isu itu terus diragukan.

Sarana dan Prasarana Transportasi

Pengelolaan sarana transportasi yang meliputi jaringan jalan, terminal, halte, stasiun dan lain-lain di kota Depok bukanlah masalah mudah. Secara umum terlihat bahwa banyak fasilitas yang sudah tidak berimbang dengan kondisi kepadatan penduduk dan perkembangan sosio-ekonomi kota Depok.

a. Jaringan Jalan

Jaringan jalan yang ada di Kota Depok lebih berfokus pada poros Utara - Selatan yaitu yang menghubungkan DKI Jakarta dengan Bogor. Masih sangat

minim jaringan jalan yang menghubungkan poros Barat-Timur (Tangerang-Bekasi, Provinsi Banten). Selain itu jalan alternatif di bagian poros tengah kota menuju Jakarta sangat terbatas. Margonda Raya masih merupakan jalan utama. Di sisi lain penataan bangunan pada ruas jalan lintas regional dan sepanjang jalan utama, serta pemanfaatan badan jalan untuk kegiatan perdagangan dan parkir sebagaimana telah saya sebutkan sebelumnya menimbulkan masalah tersendiri yang memeparah tingkat kemacetan di sepanjang jalan Margonda.

Kapasitas jalan yang ada di kota Depok dinilai oleh banyak pihak kurang sesuai volume kendaraan. Menurut Daftar Induk Jaringan Jalan, panjang jaringan jalan kota Depok adalah 109.29 km dengan kondisi jalan sebagai berikut,

Tabel 4.2 Kondisi Jalan Kota Depok

No	Kondisi Jalan	Prosentase (%)	Ket
Struktur Jalan			
1	Perkerasan Beraspal	50,33 %	
2	Batu dan Berkerikil	17,59 %	
3	Jalan Tanah	32,07 %	
Kondisi Jalan			
1	Baik	25,5 %	
2	Sedang	17,5 %	
3	Rusak Ringan	4,8 %	
4	Rusak Berat	52,1 %	
Fungsi Jalan			
1	Arteri Primer	6,54 %	
2	Kolektor Prima	13,33 %	
3	Kolektor Sekunder	24,24 %	
4	Jalan Lokal	55,89 %	

Sumber : Supriyanto, 2002

Infrastruktur yang semakin tidak memadai ini sebenarnya dapat dimengerti karena di masa lalu Depok tidak direncanakan sebagai kota metropolitan. Awalnya Depok hanya kota kecamatan sehingga infrastrukturnya tidak didesain sebagai pendukung kota metropolitan. Tetapi setelah tujuh tahun Kota Depok berdiri, pembangunan infrastruktur jalan dapat dihitung dengan jari, yaitu Jalan Arteri Ir Juanda (4 km), jalan tembus Sentosa ke Jalan Juanda (1 km), Jalan Harjamukti-

Pondok Rangon (1,7 km), Jalan Pasir Putih Sawangan (2 km), dan Jalan Cepit Sukmajaya (2 km). Sementara pertumbuhan jumlah penduduk 3,5 persen per tahun dan jumlah kendaraan bermotor 30 persen per tahun. Jalan alternatif pesona khayangan yaitu jalan perumahan yang menghubungkan Depok II dengan jalan Margonda sangat membantu untuk mengurangi beban pada ruas jalan Siliwangi, ARH dan jalan akses UI sebagai jalan yang memberikan akses dari jalan Margonda ke Depok II. Hanya saja jalan ini hanya dibuka pada jam sibuk pagi (07.00-09.00) dan sore (17.00 – 19.00).

Jelaslah bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan dan penambahan jalan di Depok sudah sangat tidak seimbang. Pada tahun 2002 penambahan jalan mencapai 270 kilometer, sedangkan tahun 2004 mencapai 470 km. Tetapi yang bertambah adalah jalan kota, bukan jalan propinsi seperti jalan raya Bogor yang menjadi urat nadi angkutan antarlintas kota. Sementara penambahan kendaraan dalam tahun 2003 terdaftar 150.000 unit kendaraan dan tahun 2004 terdaftar 260.000 unit kendaraan pada Samsat Depok. Jumlah ini belum termasuk kendaraan Jakarta yang menjadi milik warga Depok. Menurut ahli lalu lintas, idealnya perbandingan jalan dan kendaraan di Depok adalah 0,7 tetapi dalam realitasnya di Depok perbandingan jalan dan kendaraan 1 berbanding 1.2 karenanya sudah sangat stagnan (Etty Surhayati, Kepala DLLAJ Depok, Mei 2005).

b. Terminal

Selain Terminal Terpadu Kota Depok yang akan saya diskripsikan dalam bagian tersendiri, ada beberapa lokasi atau tempat yang fungsinya sama dengan terminal yaitu dijadikan sebagai tempat potensial untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, yakni : pasar, simpang dan ruas jalan. Lokasi tersebut dikenal dengan istilah "terminal bayangan (pangkalan)". Di kota Depok lokasi tersebut terletak pada daerah-daerah sebagai berikut : Pasar Kemiri, Pasar Cisalak, Pasar Palsigunung, Simpang Depok, Simpang Limo, Simpang Cinangka, Pangkalan Jati, Simpang Guna Dharma dan Simpang Ciharang. Keberadaan terminal-terminal bayangan ini

sebenarnya cukup berkontribusi pada kemacetan di kota Depok karena semakin banyak tempat pemberhentian.

c. Halte

Halte adalah tempat pemberhentian bus atau angkutan Kota untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Kondisi halte di Depok dalam keadaan baik dengan letaknya sebagai berikut : Jalan Margonda ± 100 meter sebelah utara simpang siliwangi, Depan Polres Kota Depok, depan pintu Universitas Indonesia, Gunadarma.

Sebenarnya halte-halte ini dimaksudkan sebagai tempat tunggu penumpang, tetapi dalam kenyataannya para penumpang menunggu bus di sembarang tempat oleh karena dapat diangkat oleh para supir dimana saja di sepanjang jalan. Akibatnya kendaraan sering berhenti yang berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas. Para supir sering kucing-kucingan dengan para petugas polisi atau DLLAJ untuk mengangkut penumpang. Disiplin dan ketegasan aparat menertibkan para supir merupakan persoalan tersendiri yang cukup rumit.

2.2 Terminal Terpadu Kota Depok (TTKD)

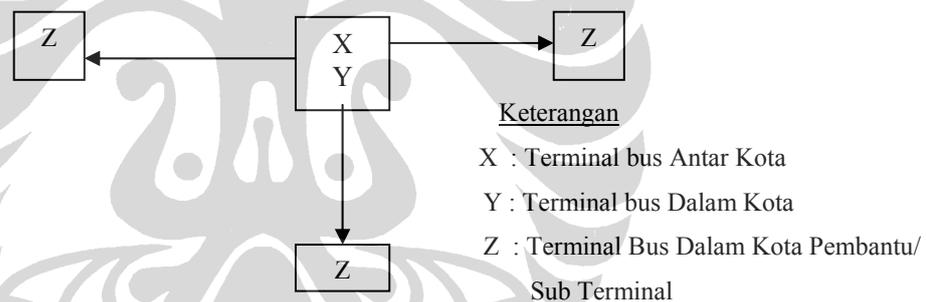
Masyarakat perkotaan seperti Depok yang sebagian besar warganya merupakan pelajar harian (komuter) sebagaimana saya diskripsikan di atas memiliki tingkat mobilitas yang sangat tinggi. Oleh sebab itu dibutuhkan berbagai fasilitas yang dapat mengakomodasi kebutuhan penduduk kota, terutama yang berhubungan dengan sektor transportasi. Terminal sebagai titik simpul dalam suatu sistem jaringan transportasi jalan sangat penting peranannya dalam konteks ini.

Keberadaan sebuah terminal bus penumpang dimaksudkan untuk mendukung mobilisasi penumpang dan moda keluar dan masuk kota dengan aman dan lancar. Dalam keputusan menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, sebuah terminal penumpang berfungsi sebagai berikut : (a) mengatur kelancaran arus lalu lintas dan angkutan jalan dengan pelayanan jasa angkutan yang baik, tertib dan aman ; (b) mempermudah mendapatkan angkutan untuk menuju tujuan sesuai dengan ketepatan waktu yang diinginkan ; (c) mengatur

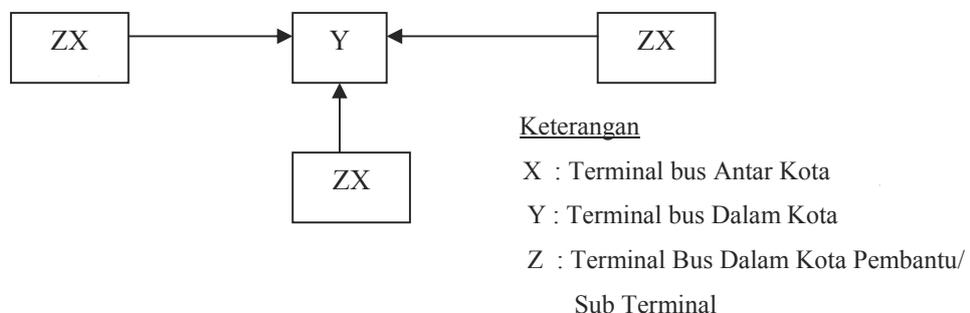
perpindahan atau pergantian sarana angkutan dari satu jenis ke jenis yang lain ; (d) merupakan pusat pemasaran jasa angkutan yang dapat menambah kegairahan dalam meningkatkan mutu pelayanan ; dan (e) tempat pengumpulan data dan monitoring terhadap realisasi pelayanan angkutan dalam rangka perencanaan angkutan jalan.

Dari segi pola lokasi terminal, terminal Depok dapat dikategorikan dalam pola lokasi terminal terpusat. Ada 2 (dua) kategori pola lokasi terminal yakni pola terpusat dan pola menyebar. Pola lokasi terpusat yakni sistem pelayanan terpusat yang pada satu tempat, dimana seluruh aliran pergerakan kendaraan antar kota ditampung pada satu terminal. Sedangkan pola lokasi menyebar yakni sistem pelayanan tidak memusat pada satu tempat, artinya seluruh aliran pergerakan ditampung pada beberapa tempat dalam kota.

Gambar 1.2 Pola Lokasi Terminal Terpusat



Gambar 2. 2 Pola Lokasi Terminal Menyebar



Sebuah terminal dapat menjamin sirkulasi lalu lintas yang lancar dengan memenuhi beberapa kriteria :

- jalan masuk dan keluar terminal harus lancar, sehingga memudahkan kendaraan bergerak tanpa mendapat halangan;
- jalan masuk dan keluar calon penumpang kendaraan umum harus terpisah dengan keluar masuk kendaraan angkutan umum;
- kendaraan dalam terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang perlu ;
- pemungutan retribusi terminal tidak boleh menimbulkan kemacetan/ menghalangi sirkulasi lalu lintas yang keluar masuk;
- turun naik penumpang dan parkir bus harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bus dan dengan memperhatikan keamanan penumpang ; dan
- sistem sirkulasi ditentukan dari jam puncak, yang ditentukan dari : Frekuensi keluar masuk terminal, Kecepatan waktu naik turun penumpang, dan banyaknya Jurusan yang ditampung dalam sistem jalur. Sistem ini juga harus ditata dengan memisahkan jalur kendaraan bus dalam kota dengan bus luar kota.

2.2.1 Sejarah Terminal Terpadu Kota Depok

Terminal Depok mulai dibangun tahun 1986 oleh PT. Purnama Raya sebagai pemenang tender dan diresmikan pada tanggal 10 Maret 1992 ketika Depok masih berstatus sebagai kota administrasi dalam wilayah Kabupaten Bogor. Jika mengacu pada Keputusan menteri Perhubungan No. 31 tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, maka terminal Depok termasuk dalam kategori terminal tipe C, yaitu terminal yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan. Terminal ini dibangun dengan konsep terminal terpadu, yakni menempati lokasi yang berdekatan dengan stasiun kereta Api Depok Baru dan pasar Kemiri. Karenanya terminal penumpang kota Depok secara resmi disebut Terminal Terpadu Kota Depok (TTKD). TTKD Terletak di Jalan Margonda Raya, menempati area tanah seluas 31.500 m². Tetapi dari luas lahan ini sekitar 1.600 m² diantaranya adalah milik keluarga H. Moctar yang dimenangkan dalam pengadilan. Area ini dikelola sendiri

oleh keluarga tersebut sebagai tempat pemukiman (rumah kost) dan usaha, padahal letaknya di tengah-tengah terminal.¹⁰

Persoalan sengketa tanah tersebut menjadi hambatan bagi pembangunan sebagian area pelataran parkir bagian belakang, gerbang serta loket distribusi untuk jalan keluar langsung ke jalan Arif Rachman Hakim. Efek dari penggunaan tanah ini memperparah tingkat kemacetan mulai dari pintu masuk sampai ke ujung jalan ke jalur kereta api yang memutar jalan Arif Rahman Hakim. Akibat lainnya adalah banyak angkot yang *ngetem* di lingkungan stasiun kereta api Depok Baru. Dalam evaluasi pengelola tahun 2001 disebutkan bahwa jika persoalan sengketa ini diselesaikan dan dilanjutkan dengan pembangunan fasilitas yang disebutkan di atas maka jalan keluar arah stasiun kereta api yang sering mengakibatkan kemacetan dapat dikurangi.

Terminal Depok dalam sejarahnya telah beberapa kali mengalami pengalihan pengelola. Sejak diresmikan tahun 1992, terminal Depok dikelola oleh PT. Purnama Raya sebagai developer dengan sistem kontrak yang seharusnya selesai tahun 2009. Setelah status administratif Depok ditetapkan menjadi kota, maka pemerintah kota memberikan ganti rugi kepada developer di tahun 2000. Menelusuri dokumen yang berkaitan dengan aset yang diserahkan dari developer ke Pemda adalah hal yang benar-benar sulit. Semua pejabat yang berkaitan mengaku tidak ada dokumen apapun mengenai kejelasan aset. Pengelola sendiri mencari data mengenai jumlah kios dan hak kepemilikannya dengan bertanya langsung kepada para pedagang. Belakangan diketahui bahwa ternyata banyak bangunan sudah dijual dan dikontrakkan oleh developer bahkan ada yang sampai tahun 2010 (lihat lampiran 4).

Setelah Dinas LLAJ kota Depok terbentuk, pengelolaan terminal dipercayakan kepada dinas ini. Tetapi dengan pertimbangan ekonomi pada tahun 2002 pengelolaan terminal Depok dipercayakan kepada swasta dengan jaminan dapat memberikan pendapatan yang lebih tinggi. Selama tahun 2002-2004 terminal Depok dikelola oleh CV Bakti Perwira Utama. Karena ternyata target yang dijanjikan tidak dapat dicapai maka pada awal tahun 2005 (bulan Pebruari) pengelolaan terminal dikembalikan sepenuhnya kepada Dinas LLAJ dan sebagai unit pelaksana teknisnya

adalah Seksi Terminal dan parkir. Pengelolaan oleh Dinas LLAJ ditetapkan dengan Keputusan Walikota Depok Nomor 08 tahun 2004 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Unsur Organisasi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Seksi Terminal dan Perparkiran.

Sejarah pengelolaan yang panjang oleh berbagai pihak tersebut dengan kebijakan masing-masing yang berbeda terutama berkaitan dengan keberadaan para pedagang dan pengelolaan jalur kendaraan di terminal telah turut berkontribusi pada semakin padatnya terminal Terpadu Kota Depok.

2.2.2 Fasilitas Publik di Terminal Terpadu Kota Depok

Walaupun secara fisik terminal penumpang kota Depok merupakan terminal tipe C, tetapi sesungguhnya terminal ini telah difungsikan sebagai terminal tipe B.¹¹ Hal ini ditandai dengan adanya bus yang melayani tujuan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) bahkan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Kenyataan ini adalah sesuatu yang tidak dapat dihindari sebagai implikasi dari kondisi geografis kota Depok yang berbatasan langsung dengan Jakarta sebagai ibu kota negara sehingga juga masuk dalam kawasan aglomerasi Jabodetabek dengan tingkat mobilitas penduduk yang tinggi. Dengan kondisi perbatasan demikian, dapat dipahami jika laju pertumbuhan penduduk di Kota Depok terus meningkat dari tahun ke tahun. Situasi ini merupakan alasan pemicu adanya bus yang melayani rute AKDP dan AKAP disamping kendaraan angkutan umum (Angkot) yang hanya melayani rute di dalam kota Depok.

Sebagaimana umumnya sebuah terminal bis, di terminal Depok terdapat fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama terdiri dari :

a. Jalur Pemberangkatan Kendaraan Umum

Fasilitas ini merupakan pelataran di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menaikkan penumpang. Di terminal Depok sebenarnya tidak dapat dibedakan lagi mana jalur kedatangan dan jalur pemberangkatan. Tetapi ada papan nama jalur keberangkatan yang diatur dalam 3 (tiga) wilayah. *Pertama*, Pada wilayah paling depan disiapkan untuk bus. Karena

kondisi banyaknya Angkot menyebabkan beberapa trayek khususnya yang menuju Jakarta juga ditempatkan jalurnya pada area ini yakni : 112 (Depok-Kampung Rambutan), D-11 (Depok-Kelapa Dua), T-19 (Depok-Taman Mini), M-03 dan M-04 (Depok-Pasar Minggu). *Kedua*, wilayah bagian belakang, pada Jalur pemberangkatan bagian 2 diperuntukkan bagi Angkutan kota yang keluar melalui jalan Arif Rahman Hakim(D-01, D-03, D-04, D-06, D-07, T-09, dan S-16 ; *Ketiga*, Jalur pemberangkatan bagian 3 yang diperuntukkan bagi angkutan kota yang keluar jalan Margonda melalui Ramanda (D-02, D-05 dan D-10).

Dalam kenyataannya fasilitas ini tidak dapat digunakan secara baik, kecuali untuk bus-bus di pelataran parkir depan. Papan nama jalur yang terpampang di masing-masing area dibiarkan kosong, terutama oleh angkot. Angkot hampir tidak ada yang *ngetem*, yang teratur hanya D-02, D-03, sebagian D-11, 112 dan Miniarta, dengan alasan penumpangnya agak jarang di jalan atau karena banyaknya angkutan.

b. Jalur Kedatangan Kendaraan Umum

Jalur kedatangan adalah pelataran di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang. Sebagaimana telah saya sebutkan sebenarnya sudah tidak dapat dipetakan dengan baik atau dibedakan lagi mana jalur kedatangan dan keberangkatan di terminal ini. Penumpang sering diturunkan di sekitar pintu masuk. Pada jam-jam sibuk terjadi persoalan di daerah ini oleh karena kendaraan agak tertahan sebentar oleh petugas DLLAJ untuk menarik retribusi. Untuk bus besar seperti Budiman dan lain-lain yang menuju Jawa, bagian depan kantor terminal dijadikan sebagai alternatif jalur kedatangan. Ketika hendak berangkat baru diarahkan ke jalur keberangkatan di pelataran parkir depan.

c. Tempat Parkir Kendaraan Umum

Terminal Depok memiliki 3 area parkir yang jika dibandingkan dengan volume kendaraan sebenarnya cukup sempit yakni bagian depan, tengah dan belakang. Area parkir depan biasanya untuk bis dan mini bis, sedangkan angkot pada pelataran parkir II dan III di bagian belakang. Namun umumnya angkot tidak

ngetem, hanya D-03 yang paling sering parkir dan kemudian sekarang D-02 dan D-09, setelah pengelola ITC Depok menggunakan lahan Perumka di depan Stasiun Depok Baru. Banyak Angkot tujuan Depok Timur menggunakan tanah Perumka di sebelah barat stasiun Depok Baru untuk *ngetem*.

d. *Bangunan Kantor Terminal*

Bangunan kantor terminal berlantai 2 (dua). Sebagian besar aktivitas perkantoran dilaksanakan di lantai 2 yang terdiri dari : ruangan kepala seksi terminal dan perparkiran yang sederhana (hanya ada kursi duduk dan meja kerja ukuran sedang dengan setumpuk arsip). 2 (dua) ruangan karyawan yakni ruang kerja pegawai perparkiran dan ruangan petugas administrasi terminal. Pada bagian pojok kiri lantai 2 terdapat ruang kosong yang digunakan sebagai tempat sholat yang sering juga digunakan sebagai ruang inap bagi petugas yang kemalaman. Pada saat arus mudik lebaran, ruangan ini juga dijadikan ruang inap penumpang.

Di lantai 1 terdapat 2 ruangan yang tidak terlalu besar yang juga digunakan oleh petugas lapangan DLLAJ. Ada 2 regu jaga, masing-masing regu jaga menempati 1 ruangan. Di dalamnya terdapat 1 (satu) buah televisi, 2 buah meja dan beberapa kursi serta papan pengumuman yang berisikan jadwal dan pembagian kerja regu dalam 1 (satu) minggu. Ruangan ini juga dilengkapi dengan 1 buah WC/kamar mandi untuk 2 ruangan ini.

Di lantai satu kantor terminal juga terdapat 1 (satu) ruangan kerja Pospol dan ruangan ka. Pospol terminal yang bertugas sebagai aparat penunjang dalam menjamin keamanan di terminal. Didalamnya ada 2 buah meja, beberapa kursi dan TV.

Bersebelahan dengan kantor Pospol terdapat 1 (satu) buah ruangan DPC Organda Kota Depok, yang lebih banyak tertutup daripada terbuka. Mereka umumnya ada antara jam 14.00 – 15.00 WIB. Kecuali ada kondisi-kondisi tertentu, seperti pada saat kenaikan BBM dan kemudian persiapan mengenai penentuan besaran tarif. Belum ada ruang khusus informasi dan komunikasi yang cukup representatif untuk menerima informasi, sekaligus keluhan dari masyarakat pengguna jasa (*public complain*).

e. Tempat Tunggu Penumpang dan Pengantar

Di terminal Depok, satu-satunya tempat yang dapat disebut sebagai ruang tunggu adalah yang terletak pada lantai satu bangunan kantor terminal yang biasanya digunakan oleh penumpang bus AKAP dan AKDP. Kursi yang tersedia pun sangat terbatas yakni 30 buah. Sementara bangunan ruang tunggu yang terletak di tengah-tengah area parkir belakang telah diambil alih oleh pedagang buah dan makanan ringan. Emperen kosong di depan kios-kios permanen, yang sedianya difungsikan sebagai tempat tunggu penumpang pun telah dipadati pedagang kaki lima.

Menjelang arus mudik lebaran tahun 2005, pengelola menambahkan 8 kursi di ruang tunggu, tepatnya di lorong masuk kantor terminal, dekat wartel. Dalam bulan Desember 2005, penyelenggara pelayanan melakukan upaya penambahan ruang tunggu yang sementara sifatnya, yakni di depan WC terminal yang biasanya ditempati pedagang gorengan dan pedagang soto. Bangunan ini merupakan swadaya penyelenggara dengan mendapatkan bantuan material dan tenaga kerja dari pengusaha dan “warga terminal”.

f. Menara Pengawas

Bangunan ini terletak pada pojok kiri bangunan kios-kios permanen, yang membagi terminal atas bagian depan dan belakang. Menara pengawas sebenarnya sangat bermanfaat untuk memonitor seluruh proses yang berlangsung di seluruh sudut atau bagian terminal, tetapi fasilitas ini sekarang di terminal Depok telah dialih-fungsikan sebagai kantor operasional PANTER dan atau TKTD.

Untuk melakukan tugas pengawasan (yang paling sering adalah pada terhadap jalur kedatangan kendaraan) digunakan dari ruang kepala terminal. Untuk mengawasi pelataran parkir depan digunakan ruangan staf karyawan terminal. Sementara itu untuk areal bagian belakang, terdapat petugas 1 atau 2 orang yang langsung menuju areal tersebut. Hanya pada pagi hari kendaraan diatur melalui pengeras suara dari ruang kantor terminal.

Selain fasilitas utama di terminal Depok juga terdapat fasilitas penunjang sebagai berikut :

a. Rambu-rambu dan Papan Informasi

Fasilitas ini memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan. Papan informasi untuk angkot terletak pada ruangan DLLAJ lantai 1 tepat berhadapan dengan tangga turun dari lantai 2 bangunan kantor terminal. Sayangnya, tulisan ini hanya memuat petunjuk jurusan, tanpa informasi mengenai tarif dan jadwal keberangkatan. Tulisannya juga tidak terlalu besar, dan terletak pada posisi yang sebenarnya kurang strategis. Sementara papan informasi untuk AKDP dan AKAP dibuat dengan tulisan yang cukup jelas, terletak pada ruang tunggu di lantai 1 bangunan kantor terminal dan memuat petunjuk jurusan, tarif serta daftar jam awal dan jam akhir operasi kendaraan.

b. Kamar Kecil/Toilet.

Pada bangunan kantor lantai satu terdapat dua unit WC/toilet yang terletak samping kiri dan kanan. Masing-masing terdiri dari tiga kamar. Fasilitas WC umum milik terminal ini telah dijadikan lahan usaha. Pada bagian sebelah atas pintu WC telah dicantumkan tulisan Rp. 1000 artinya bahwa setiap pemakai jasa yang hendak menggunakan toilet membayar Rp. 1000,- padahal berdasarkan Perda besarnya retribusi untuk jasa Toilet ini antara Rp 200-500,-. Kamar kecil/ toilet itu cukup sempit, hanya untuk bak kecil penampung air dan kloset, tidak memungkinkan untuk diletakkan tempat sampah di sana, padahal seharusnya WC itu dapat memuat minimal dua orang. Hal ini dimaksudkan untuk kepentingan orang tua atau penyandang cacat yang membutuhkan orang untuk menuntun. Selain itu terdapat satu ruangan agak besar, dengan fasilitas beberapa kran, dimaksudkan sekaligus sebagai tempat untuk mengambil air Wudhu. Tetapi didalamnya juga dibuat dua WC/kamar mandi, sehingga total ruangan WC adalah lima buah.

Fasilitas WC/toilet disediakan juga oleh para pengusaha di terminal, sehingga total kamar kecil/toilet dalam terminal Depok adalah 11 titik, masing-masing tiga sampai delapan kamar.

c. Kios

Dalam terminal Depok terdapat banyak sekali kios. Jumlah yang didaftar oleh DLLAJ, seluruhnya 132 kios dan lapak. Sementara data PANTER (Paguyuban Anak Terminal) : kios permanen 110 unit, kios tidak permanen 97 unit dan pedagang asongan 86 orang. Hasil perhitungan saya, jumlah kios permanen dan semi permanen 116, lapak dan gerobak 109. Data ini menunjukkan tingginya akses pedagang untuk masuk dalam terminal dan merambah serta mengalih-fungsikan fasilitas pelayanan di terminal untuk kepentingannya.

d. Wartel

Wartel terminal terletak di samping kiri dan kanan lantai 1 bangunan terminal. di pertengahan tahun 2006 wartel ini dikontrakkan kepada pengusaha dan dijadikan sebagai tempat dagang dan konter HP serta isu ulang pulsa, karena pertimbangan lebih menguntungkan secara ekonomis. Selain itu terdapat juga wartel-wartel yang merupakan usaha perorangan. Keseluruhan wartel yang ada di terminal Depok berjumlah 13 titik dengan masing-masing 3-6 KBU.

e. Taman/ Jalur Hijau.

Ketika terminal ini dibangun terdapat sebuah taman yang biasanya disebut jalur hijau. Terletak memanjang dari arah jalur kedatangan kendaraan ke area parkir bagian belakang. Tetapi kemudian ditahun 1998-2007 taman tersebut terus berubah menjadi bangunan kios-kios permanen dan semi permanen. Di akhir tahun 2007 sampai awal tahun 2008 kios-kios ini dibongkar paksa oleh polisi, satpol PP dan petugas DLLAJ untuk dijadikan jalur hijau. Hal ini dilakukan bersamaan dengan penataan jalur hijau di depan kantor terminal berhadapan dengan jalan Margonda Raya yang dibuat agak tinggi, karena setelah beberapa kali ditertibkan pedagang selalu balik menggunakan kawasan hijau tersebut untuk berdagang.

Untuk lebih jelasnya gambaran mengenai kondisi fasilitas publik dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 5.2 Fasilitas Publik di Terminal Depok

No	Fasilitas	Jenis Fasilitas	Realitas Penggunaan
1	2	3	4
1	Utama	Jalur Pemberangkatan	Ada 3 bagian, (1) bus + Angkot, (2) Angkot yg keluar jln ARH & (3) Angkot pintu keluar jl. Ramandha
2		Jalur Kedatangan	Tdk jelas lokasinya, penumpang turun di tempat yg tersebar
3		Tempat Parkir Kendaraan	Ada 3 area, bercampur dgn jalur keberangkatan kendaraan
4		Kantor Terminal	Memadai, digunakan dgn baik
5		Ruang Tunggu	Tersisa 1, lainnya dialih-fungsikan menjadi tempat dagang
6		Menara pengawas	Dialih-fungsikan menjadi kantor oprasional TKTD dan PANTER
7	Penunjang	Rambu-rambu & Papan Informasi	Kurang informatif dr sisi lokasi & tampilannya
8		Kamar kecil/toilet	Dikontrakkan pengusaha, disediakan cukup banyak oleh pengusaha
9		Kios, Kantin	Sangat banyak, mengambil ruang-ruang fasilitas utama
10		Taman/jalur hijau	1998-2007 dijadikan kios pedagang, dibongkar paksa Desember 2007, 2008 muncul lagi beberapa kios

Sumber : Diolah dari data lapangan

2.2.3 Pelaku-Pelaku Layanan Publik di Terminal Depok

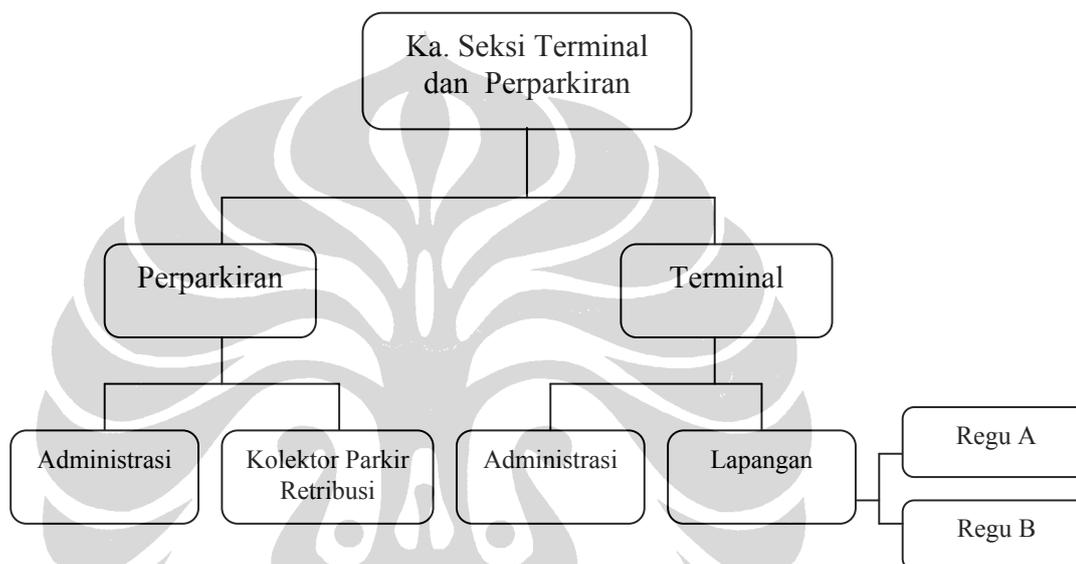
Fenomena kemacetan di terminal terpadu kota Depok juga merupakan bagian dari proses yang kompleks dimana banyak pelaku terlibat di dalamnya. Ada pengelola resmi layanan publik seperti petugas DLLAJ dan Pospol tetapi juga para pengusaha, pengurus jalur, *timer*, montir, supir bodong, kelompok paguyuban etnis dan profesi, pedagang, oknum TNI/Polri yang menjadi bekingan jalur, dan lain-lain. Untuk lebih jelas mengenai pelaku-pelaku tersebut pada bagian ini saya akan mengedepankan keberadaan mereka di terminal.

2.2.3.1 Seksi Terminal dan Perparkiran DLLAJ Kota Depok : *the Leading Sector*

Berdasarkan Keputusan Walikota Depok Nomor : 08 tahun 2004 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Unsur Organisasi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

pengelola terminal adalah Unit Pelaksana Teknis Dinas (selanjutnya disingkat UPTD) pada Dinas LLAJ Kota Depok. Di bawah UPTD itu terdapat Seksi Terminal dan Perparkiran. Tetapi karena belum ada UPTD di dinas, maka pengelolaan terminal Depok dipercayakan kepada seksi terminal dan perparkiran.

Gambar 3.2 Struktur Organisasi Seksi Terminal dan Perparkiran DLLAJ Depok



Sumber : Kantor DLLAJ Kota Depok

Keseluruhan jumlah pegawai yang ada di terminal Depok termasuk kepala seksi Terminal dan perparkiran adalah 52 orang, terdiri dari 50 orang laki-laki dan 2 (dua) orang perempuan. Para petugas ini terdistribusi pada unit-unit pelayanan dan menempati posisi sebagai berikut :

- 1 (satu) orang Ka. Seksi Terminal dan Perparkiran sekaligus merangkap kepala sub seksi perparkiran
- 1 (satu) orang kepala sub seksi terminal
- 1 (satu orang) kepala administrasi dan keuangan
- 5 orang pegawai administrasi dan Keuangan
- 6 orang petugas parkir (1 orang petugas administrasi dan 5 orang kolektor parkir)

- 32 petugas lapangan (jumlah ini sudah termasuk kepala regu, 16 orang petugas pada regu A dan 16 orang pada regu B, masing-masing regu terbagi lagi dalam sub-sub unit pelayanan yakni : petugas retribusi 8 orang dan petugas jalur 8 Orang)
- 6 orang petugas lapangan di sub terminal Sawangan; dan
- 4 (empat) orang petugas honorer

Keputusan walikota Depok nomor 08 tahun 2004 tersebut, berisi cukup detail uraian tugas seksi terminal dan perparkiran DLLAJ, tetapi secara singkat tugas tersebut dapat diurai demikian :

1. Pengumpulan, pengolahan dan evaluasi data perparkiran dan data penumpang/kendaraan di terminal;
2. Pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa terminal dan jasa perparkiran;
3. Penyiapan bahan kebijakan teknis bidang terminal dan perparkiran;
4. Penyediaan dan pemeliharaan terminal;
5. Penyediaan, pemeliharaan dan pengelolaan tempat parkir;
6. Perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan sarana tempat parkir tepi jalan umum;
7. Penyiapan bahan perijinan parkir yang dikelola oleh pihak swasta
8. Pemeriksaan kendaraan di terminal terhadap kelengkapan administrasi kendaraan;
9. Pengelolaan fasilitas penunjang terminal;
10. Pembinaan teknis terhadap juru parkir dan pengelola perparkiran;
11. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan Kepala Bidang sesuai dengan bidang tugasnya.

Dalam realitas keseharian pelayanan di terminal, khusus untuk petugas lapangan, pembagian tugas mereka sehari-hari diatur oleh kepala regu jaga. Tiap seminggu sekali jadwal mereka dibuat. Walaupun jika dibanding-bandingkan jadwal kerja tiap minggu, sebenarnya tidak banyak pergeseran posisi petugas jalur dan retribusi. Jadwal dibuat 1 hari masuk, 1 hari istirahat. Selain tugas di pos retribusi dan di jalur ada juga petugas lapangan yang piket untuk menjaga terminal itu tiap malam, sesuai jam kerja. Ada 8 (delapan) orang petugas yang piket tiap harinya. Mereka

diambil dari 4 orang petugas jalur dan 4 lagi dari petugas retribusi. Hal ini dilakukan untuk menjaga keamanan terminal terutama karena pada malam hari ada bis-bis yang menginap. Selain itu juga menjaga keamanan penumpang yang kemalaman di terminal. Petugas piket bertugas dari jam 22.00 hingga 07 pagi.

Pembagian kerja petugas administrasi diatur oleh mereka sendiri, terutama yang berhubungan dengan tempat domisili mereka, karena petugas administrasi bekerja tiap hari mulai jam 06.00 – 21.00 WIB. Pekerjaan utama mereka adalah menghitung uang retribusi yang disetor tiap dua jam sekali oleh kepala regu jaga, retribusi usaha lain di terminal dan retribusi bus menginap di malam hari.

Penempatan seorang petugas dalam posisi tertentu pada unit-unit organisasi seksi terminal dan perparkiran ini relatif bertahan lama, kecuali petugas lapangan pada regu jaga yang diganti-ganti area tugasnya setiap minggu. Itu pun tidak berlaku pada semua petugas lapangan. Menurut kepala regu A dan B ada petugas-petugas tertentu yang penempatannya tetap di pos retribusi atau di jalur berdasarkan pertimbangan profesionalitas, karena mereka dianggap lebih cocok dan potensial pada tugas tersebut. Selama masa penelitian saya, hampir tidak ada pertukaran posisi para petugas DLLAJ pada unit-unit pelayanan. Kondisi ini menyebabkan terbentuknya ikatan-ikatan emosional pada kelompok-kelompok kecil tersebut.

Sebagai *leading sector*, maka kewenangan resmi pengelolaan terminal paling besar berada di tangan pimpinan seksi terminal dan perparkiran. Ia diharapkan membangun koordinasi dengan pihak Pospol dan DKLH serta pihak lainnya dalam rangka peningkatan kualitas pengelolaan terminal.

2.3.2 Pospol di Terminal Depok : Pendamping yang Merasa Diabaikan

Dalam rangka memberikan keamanan dan ketertiban kepada pengguna jasa di terminal, maka polres Depok menempatkan 1 pos polisi sebagai institusi penunjang di terminal. Penempatan ini berdasarkan permintaan Bantuan Kendali Operasi (BKO) oleh DLLAJ melalui Pemerintah daerah. Secara kelembagaan Pospol terminal berada dalam kontrol polsek Pancoran Mas. Sementara hubungannya

dengan DLLAJ di terminal adalah hubungan koordinasi. Walaupun begitu tanggung jawab keamanan di terminal Depok paling besar ada di tangan Pospol terminal.

Petugas Pospol mengartikulasikan tugasnya untuk mendampingi DLLAJ, terutama untuk memelihara keamanan dan ketertiban terminal Depok, "*Polisi menindak, aparat Dinas LLAJ membantu memantau dan melakukan pengawasan*". Pada saat jam-jam sibuk petugas pospol juga berada di jalur untuk mengatur kendaraan. Relasi petugas pospol dan DLLAJ di terminal Depok telah bermasalah sejak terminal dikelola oleh bapak kepala terminal yang sekarang, karena kebijakan penghentian uang makan harian yang biasanya diperoleh petugas pospol dari pengelola-pengelola sebelumnya sebesar Rp.10.000,- per orang. Petugas Pospol menilai kepala terminal hanya mau menerima bantuan tetapi kurang pengertian.

Personil pospol terdiri dari 12 orang yang terbagi dalam tiga regu jaga. Masing-masing regu bertugas selama 12 jam. Jadi biasanya mereka 1 (satu) hari kerja (12) jam dan 1 (satu) hari (24 jam) istirahat. Secara garis besar, tugas Pospol di terminal Depok meliputi 4 (empat) hal, yakni :

1. Penjagaan : Meliputi wilayah tugas piket
2. Pelayanan : Pelayanan kepada masyarakat, seperti : laporan Kehilangan. Untuk tindak kejahatan, dilakukan pengamanan pertama, bukan tindakan penyidikan.
3. Patroli : Dilakukan terutama pada jam-jam rawan
4. kunjungan : Mengunjungi masyarakat jika dianggap perlu.

Tugas ini dilakoni secara bergantian. Untuk lebih detail dapat dilihat pembagian kerja mereka dalam contoh laporan di bawah ini.

Tabel 6.2 Distribusi Tugas Pospol Terminal Depok

Kepolisian Sektor Pancoran Mas

Pospol Terminal

Dinas : Malam

Hari/Tgl : Sabtu-Minggu, 07 -08 Mei 2005

J a m : 20.00 – 08.00

No	N a m a	Pangkat	Jabatan	W a k t u					
				20.00 / 22.00	22.00 / 24.00	24.00 / 02.00	02.00 / 04.00	04.00 / 06.00	06.00 / 08.00
1	Siswoyo	Aiptu	Kajaga	J	-	J	-	P	-
2	Alex M	Aiptu	Anggota	-	P	-	G	-	J
3	Legiyono	Bripka	Anggota	J	-	J	-	G	-
4	Effendy	Brigader	Anggota	-	P	-	G	-	J

Keterangan

P : Pakai (Patroli)

G : Gatur

J : Jaga

Kegiatan mereka dan kejadian-kejadian yang terjadi dilaporkan secara detail pada buku tugas. Contoh kegiatan petugas Pospol pada tanggal 07 Mei 2005 :

Tabel 7.2 Rincian Kegiatan Pospol Terminal Depok

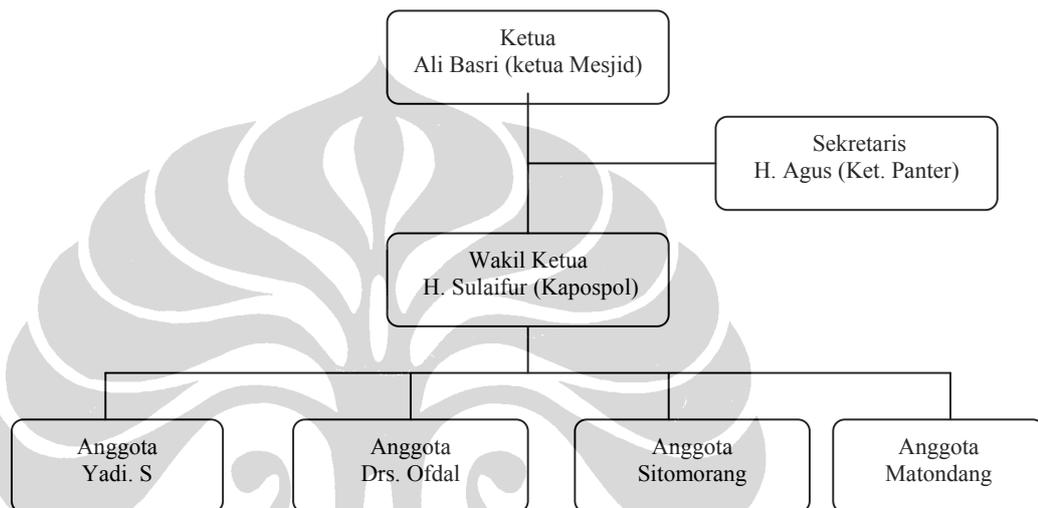
No	J a m	Uraian kegiatan	Ket
1	20.00	Serah terima tugas jaga dalam keadaan aman dan tertib	
2	22.00	Anggota melaksanakan patroli di sekitar terminal, situasi aman	
3	24.00	Diamankan 2 (dua) org tersangka pencuri HP, yakni Aldi Muhamad & Ovin Rahmat Eri Julfani. Diserahkan ke Polres Depok jam 00.00	
4	01.30	Patroli sekitar terminal, situasi aman terkendali	
5	03.00	Anggota Pospol melakukan kontrol seputar terminal Depok, situasi aman	
6	06.00	Anggota Pospol melaksanakan Gatur lalu lintas di jalur bus, situasi aman terkendali	
7	08.00	Situasi terakhir terminal Depok sampai saat ini tetap bertahan terkendali	

Sumber : Pospol Terminal Depok

Buku tugas ini biasanya diperiksa oleh atasan ketika melakukan kegiatan *sambang* (kunjungan/monitoring). Selain itu sejak bulan Pebruari 2005 dibentuk FKPM (Forum Komunikasi Polisi-Masyarakat) atau di terminal Depok lebih dikenal sebagai Dewan Pospol. Dewan ini merupakan bentuk dari upaya melibatkan

masyarakat terminal (terutama tokoh-tokohnya) dalam menjamin keamanan dan ketertiban. Mereka bekerja secara sukarela dan mematuhi ketentuan aturan yang mereka sepakati bersama. Di dinding pospol terpampang bagan struktur FKPM terminal Depok sebagai berikut,

Gambar 4.2 Struktur FKPM terminal Depok



Sumber : Kantor Pospol Terminal Depok

Struktur ini memperlihatkan adanya upaya memberdayakan potensi "orang-orang yang ditokohkan" di dalam terminal Depok. Selain ketua dewan mesjid dan ketua Panter (tokoh Betawi), terlibat di dalamnya juga adalah orang-orang dari paguyuban lain yang berpengaruh di terminal. Misalnya Yadi (Sunda), Drs Ofdal (Gato Minang Sepakat), Sitomorang (Batak Toba), dan Matondang (Batak Selatan).

Petugas Pospol berpendapat, keberadaan dewan pospol sangat membantu mereka oleh sebab mereka mengenal dengan cukup dekat orang-orang yang ada dalam terminal ini. Sehingga begitu ada orang baru yang tidak dikenal, sudah diamati oleh mereka lebih dahulu dan jika sikapnya mencurigakan maka biasanya dilaporkan ke Pospol.

2.3.3 DKLH yang Semakin Meredup dan Kemudian Menghilang

Sejak terminal Depok dioperasikan tahun 1992, pengelolaan kebersihan dilakukan oleh Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup (DKLH) kota Depok. Koordinasinya ditangani oleh seorang pengawas Korcam (Koordinator Kecamatan) yang membawahi 17 orang petugas kebersihan (pesapon), terdiri atas 6 orang perempuan dan 11 laki-laki. Semua pesapon adalah TKK (Tenaga Kerja kontrak)

Petugas DKLH bekerja setiap hari Senin hingga Sabtu dan terbagi ke dalam tiga *shift*, yaitu *shift* pertama bertugas mulai pukul 07.00-14.00 WIB, *shift* kedua bertugas mulai pukul 14.00-18.00 WIB, dan *shift* ketiga mulai pukul 21.00-00.00 WIB. Dalam perkembangannya jumlah pesapon makin hari makin berkurang oleh karena sebagian diperbantukan di tempat lain. Ketika saya melakukan penelitian jumlah pesapon di terminal Depok adalah 10 orang. Jam kerja mereka pun dikurangi menjadi hanya 2 *shift* sehari, pada pagi dan malam hari. Waktu sisa para pesapon digunakan untuk mencari pendapatan lain di luar terminal.

Para pesapon DKLH mengakui bahwa dengan jumlah petugas seperti ini tidak seimbang bila dibandingkan dengan luas area terminal yang harus dibersihkan, sehingga berdampak pada beban kerja mereka yang cukup berat. Apalagi jumlah kendaraan justru semakin bertambah dari waktu ke waktu. Di sisi lain terminal sebagai area yang terbuka menyebabkan produksi sampah berlangsung setiap saat. Terjadi ketidakseimbangan luas terminal dengan jumlah petugas, volume sampah serta minimnya fasilitas kebersihan yang tersedia. Kondisi ini diperparah oleh sikap dan perilaku pengguna terminal, entah itu calon penumpang, atau para awak kendaraan umum yang tidak tertib.

Karenanya pengelolaan kebersihan di terminal selalu menjadi masalah, yang hampir tidak tertangani. Situasi ini kemudian yang dijadikan alasan pembentukan TKTD (Tim Kebersihan Terminal Depok) bulan Mei 2005 (saya akan membicarakan fenomena ini lebih lanjut pada bab IV). Sejak TKTD beroperasi, kelompok-kelompok pendukungnya semakin gencar membandingkan kondisi kebersihan terminal sebelum dan sesudahnya. DKLH semakin mendapat penilaian rendah, dan akhirnya menjelang

akhir tahun 2006, pelayanan kebersihan di terminal diambil alih sepenuhnya oleh TKTD. Cerita di balik proses tersebut simpang siur. Pospol menyatakan kepala terminal mendorong DKLH untuk melepaskan pelayanan kebersihan di terminal. Sementara kepala terminal dan TKTD menyatakan bahwa kebijakan itu ditempuh setelah DKLH melihat hasil kerja TKTD. Bagi korcam Pancoran Mas yang mengordinir para pesapon di terminal, kebijakan ini dinilai menguntungkan karena DKLH sedang berhadapan dengan kekurangan tenaga pesapon, sementara area kerjanya cukup luas. Para pesapon dari terminal dapat diperbantukan untuk mengurus sampah di lokasi lain. Ia membenarkan bahwa ada permintaan dari terminal untuk mengelola kebersihan sendiri, tetapi putusan tersebut merupakan kesepakatan di tingkat pimpinan karena dinilai saling menguntungkan bagi kepentingan bersama.

2.3.4 *Orang-orang yang Cari Makan di Terminal Depok*

Sebagaimana telah saya sebutkan pada bab sebelumnya, terminal Depok juga telah menjadi tempat bekerja atau ladang hidup banyak orang. Mereka ini terdiri dari pedagang kios, pedagang asongan, calo sewa/penumpang, *timer*, supir bodong, tukang cepe, pengurus jalur, montir, pencuci mobil, pesapon TKTD, kelompok-kelompok penjamin keamanan pedagang, pengelola usaha lain, dan lain-lain. Orang-orang ini umumnya tidak berdiri sendiri-sendiri di terminal tetapi terhisap di dalam organisasi-organisasi sosial atau paguyuban berbasis etnis maupun profesi yang dibentuk di terminal walaupun ada juga yang sama sekali tidak terhisap ke dalam satu organisasi manapun.

Awalnya organisasi yang dibentuk menaungi semua elemen warga terminal yakni Forum Komunikasi Warga Terminal (FKWT). Tetapi kemudian entah karena terlalu besar dan bersifat umum atau karena kepentingan semua pihak tidak sepenuhnya terakomodasi maka dibentuklah organisasi-organisasi berbasis etnis dan profesi seperti : Paguyuban Anak Terminal (PANTER), Yayasan Bina Insan Mandiri (YABIM), Paguyuban Seniman Terminal (Pasti) yang kemudian berubah menjadi Senter (Seniman Terminal), Solidaritas Pedagang Asongan Terminal (Spasi), Persaudaraan Pedagang Stasiun dan Terminal (Parsi), Persatuan Remaja Masjid

(Prima), Paguyuban Jalur 84, serta organisasi berbasis etnis seperti Gato Minang Sepakat, Naborju, dan de Trana. Organisasi yang paling akhir terbentuk dalam masa penelitian saya adalah organisasi para supir. Pada struktur masing-masing organisasi kepala terminal dan Kapospol ditempatkan sebagai pembina atau penasehat. Elit petugas resmi di terminal ini selalu diundang untuk memberikan ceramah kepada para anggota organisasi dan acara-acara syukuran. HUT organisasi selalu menjadi sarana makan bersama semua petugas resmi dan anggota masing-masing organisasi sehingga mengintensifkan kedekatan emosional mereka. Dari semua organisasi, yang kemudian sangat menonjol di terminal adalah Panter, Master dan Senter (saya akan membicarakan fenomena orang-orang yang cari makan di terminal ini lebih lanjut pada bab berikut).

Paparan mengenai konteks sosial ekonomi kota Depok sebagaimana didiskripsikan diatas memperlihatkan bahwa transformasi sosial ekonomi kota Depok terkait erat dengan perkembangan kota Jakarta. Arus pencari kerja di kota-kota besar amat deras karena pekerjaan di sektor formal dan informal lebih terbuka di kota-kota besar. Proses ini tidak hanya terjadi di kota Induk tetapi juga mengakibatkan terjadinya proses pengkotaan di luar wilayah resmi kota (Logan, 1992 ; Soemantri, 2000). Proses suburbanisasi kota Depok harus dilihat sebagai fenomena ini.

Kondisi sosial ekonomi kota Depok dengan demikian memiliki hubungan saling keterkaitan dengan kondisi sosial ekonomi kota Jakarta dan kota lain di sekitarnya. Sehingga dari kacamata regional, kemacetan yang terjadi di Depok tidak dapat dilepaskan dari kemacetan di Jakarta akibat ”mekarnya” kota Jakarta menuju aglomerasi Jabodetabek. Hal ini terutama diakibatkan karena aglomerasi itu tidak diimbangi dengan munculnya pusat-pusat kegiatan baru di luar pusat kota. Kota-kota satelit yang semula didesain sebagai kota mandiri (*self-contained city*) dengan basis ekonomi sendiri tidak secara konsisten ditangani sehingga akhirnya cenderung menjadi kawasan hunian baru. Penduduk kota Depok umumnya menjadi pelaju harian.

Mobilitas penduduk sebagaimana digambarkan di atas membutuhkan adanya penataan sistem jaringan transportasi yang memadai, yang memungkinkan kenyamanan masyarakat pulang-pergi, serta menjamin ketepatan waktu dan biaya perjalanan. Karenanya penduduk, khususnya para komuter (pulang-pergi) Depok sangat bergantung pada sistem jaringan transportasi dimaksud. Salah satunya adalah transportasi jalan raya, dimana terminal merupakan simpul penghubungnya. Tetapi perkembangan jumlah penduduk yang belum dibarengi dengan perkembangan penataan fasilitas-fasilitas publik perkotaan termasuk sarana dan prasarana transportasi menyebabkan ketidak-seimbangan, sehingga selalu terkesan tidak memadai.

Peningkatan jumlah penduduk kota Depok dan mobilitas yang demikian pesat mengakibatkan pengelolaan ruang pun menjadi lebih rumit sehingga perebutan akses dan persaingan kepentingan menjadi hal yang tidak dapat dihindari. Semakin banyak permasalahan publik yang memerlukan pengaturan serta pengorganisasian oleh penyelenggara layanan publik. Birokrasi menghadapi tugas yang lebih berat karena harus mendistribusikan dan mengatur sumber daya daerah yang tersedia bagi kepentingan berbagai kelompok yang ada. Belum lagi hambatan struktural yang melibatkan mekanisme pasar dan intervensi aktor lain dalam pengelolaan fasilitas publik.

Selain itu struktur fisik kota Depok terutama kawasan primer atau pusat kota, dimana terminal Depok terletak di dalamnya adalah wilayah yang sangat padat oleh karena merupakan gabungan dari kawasan pusat kegiatan ekonomi perdagangan, kawasan pemukiman, tempat kerja, pendidikan, pemukiman dan pusat pemerintahan. Karenanya tidak mengherankan jika kawasan ini menjadi kawasan yang sangat rawan terhadap kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk. Pembangunan fasilitas publik perkotaan terutama dari sisi ekonomi yang sangat terpusat pada kawasan ini sangat berkontribusi pada kepadatan dan kerawanan kemacetan arus lalu lintas.

Kemacetan juga disebabkan oleh jumlah kendaraan yang lebih banyak dibandingkan luas dan panjangnya jalan, disiplin pemakai jalan lemah, juga karena belum diperhitungkan secara matang segi lalu lintasnya ketika pusat-pusat pertokoan

baru didirikan. Mengamati kondisi terminal Depok secara khusus kondisi fisik terminal Depok sekarang ini, dapat disimpulkan bahwa daya tampung terminal ini telah melebihi kapasitasnya, atau *overload* (kelebihan beban). Hal ini diperparah dengan masalah sengketa tanah yang tidak selesai menyebabkan salah satu pintu keluar tidak dapat difungsikan. Di sisi lain telah terjadi penyempitan pelataran parkir yang digunakan sebagai tempat dagang. Kondisi terminal Depok juga memperlihatkan adanya bangunan-bangunan tambahan yang sepertinya dibangun secara tidak terencana, karena penyebarannya yang tidak tertib (*rapi*) juga konstruksi bangunan yang beragam, baik dari segi materi maupun modelnya. Hal-hal ini berdampak pada semakin sempitnya badan jalan yang dilewati kendaraan, sehingga kemacetan arus lalu lintas tidak dapat dihindari. Selain itu para pedagang asongan juga terlihat berlalu-lalang mencari pembeli di kawasan terminal dan di dalam angkutan umum, makin mempertegas kesan padat pada fasilitas publik ini. Sehingga pada saat jam-jam sibuk di pagi dan sore hari kemacetan dan kepadatan pengguna jasa di terminal Depok menjadi realitas keseharian.

Usaha-usaha penunjang seperti : Wartel, Rumah makan dan WC/Toilet yang keberadaannya dalam aturan telah dijelaskan dibolehkan ada sebagai fungsi pelayanan yang tidak boleh mengganggu sirkulasi transportasi sebagai fungsi utama terminal, telah mengalami pergeseran. Menjamurnya usaha-usaha lain di terminal justru telah berkontribusi pada terganggunya sirkulasi transportasi dan mendorong penumpang sebagai pengguna jasa terminal ke pinggiran. Ketiadaan tempat untuk menunggu menyebabkan penumpang ada di mana-mana. Terlihat di sini terjadi tarik-menarik antara fungsi terminal sebagai ruang fisik dan ruang sosial. Praktik-praktik sosio-spasial pelaku-pelaku yang ada di terminal telah menciptakan fungsi-fungsi baru dari terminal berhubungan dengan kepentingan mereka, yang diperjuangkan untuk ditampung dalam pengelolaan ruang di terminal Depok.

Catatan-catatan

¹ Ada juga yang menyebutkan bahwa nama kota Depok berasal dari istilah *de volk* (people), <http://michio.blogsome.com/2005/08/26/kota-depok/>, diakses 12 Nopember 2005

² Soediro (2005) menginformasikan bahwa tindakan *chastelein* ini membuat berang gubernur jenderal Belanda di Batavia. Pemerintah Belanda mengirim utusan untuk membatalkan surat wasiat tersebut dan mengubahnya menjadi tanah Depok diwariskan kepada anak *Chastelein*. Sebab dalam Undang-undang pemerintah kerajaan Belanda tidak dibenarkan seorang belanda mewariskan hartanya kepada orang lain di luar orang Belanda. Para pekerja diijinkan menggarap tanah dan menikmati sebagian hasilnya dengan status hak pakai. Tetapi lama kelamaan hak pakai atas tanah itu berubah menjadi hak milik atau dikenal dengan istilah *deelgeretigen*.

³ Suburbanisasi adalah terjemahan dari istilah *suburbanization* yakni proses pengkotaan di luar wilayah resmi sebuah kota metropolitan, namun ia secara sosial ekonomi mengindik pada kota metropolitan tersebut (Logan, 1992). Konsep *suburban* (sub = bagian, urban = wilayah perkotaan) merupakan kata benda, varian dari konsep suburbanisasi. Konsep ini menunjuk pada suatu wilayah yang berciri perkotaan, berada di luar wilayah resmi sebuah kota metropolitan, secara sosial ekonomi mengindik kepada kota metropolitannya itu.

⁴ Besarnya jumlah penduduk Depok yang menjadi pelaju harian dengan menggunakan KRL terukur dari data PT KA (2006) yang memperoleh pendapatan dari karcis ekonomi terjual sepanjang tahun 2005 di 5 (lima) stasiun ini sebesar 29,7 Miliar (Kompas, 27 April 2006)

⁵ Banyak ahli tata kota meresahkan perkembangan struktur fisik kota Depok yang sangat bertumpu pada kawasan primer di sepanjang jalan utama Margonda Raya tersebut. Dr. Tarsoen Waryono (2006), menyatakan bahwa pembangunan Depok yang terpusat di Jalan Margonda raya sangat berbahaya bagi keseimbangan lingkungan dan berkontribusi menyebabkan kemacetan pada jalan tersebut. Hal senada juga diungkapkan direktur eksekutif *Center for Indonesian Regional and Urban Studies* (CIRUS), Adrinov Chaniago (2006). Menurutnya pembangunan kawasan perkotaan Depok yang dipusatkan pada jalan Margonda Raya berakibat fatal karena menimbulkan problem sosial terutama kemacetan, kepadatan penduduk, pertanahan, dan juga aspek sosial ekonomi lainnya.

⁶ Polres Depok (2006) pernah meneliti banyaknya orang menyeberang dari Detos ke Margo City dan sebaliknya antara pukul 10.00-12.00, 16.00- 18.00, 19.00-21.00. Dalam satu jam sekitar 1.500 penyeberang. Itulah sebabnya kedua mall itu diminta membangun jembatan penyeberangan orang untuk mengurangi kemacetan.

⁷ Menjawab komplein masyarakat dalam harian Monitor Depok (27 Maret 2006), besoknya Anggota Komisi C DPRD Depok Muttaqin meminta pemkot untuk serius mencari solusi atas persoalan kemacetan Margonda. Terutama dalam menekan investor untuk menunaikan kewajibannya terutama membangun Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di sekitar Depan Detos dan Margo. Pihak Pemkot sendiri memberikan argumen bahwa kebijakan tersebut berkaitan dengan misi kota Depok yakni menjadi kota niaga dan jasa. Selanjutnya dijelaskan bahwa kemacetan menjadi tak terelakkan karena pihak investor Detos dan Margo City belum menyelesaikan pembangunan jalan alternatif [akses jalan] menuju Ir. H. Juanda dan JPO yang direkomendasikan Pemkot.

⁸ Sebutan bagi angkot yang tidak mempunyai izin trayek. Angkot-angkot itu menggunakan izin trayek palsu atau biasa disebut trayek *bodong*. Kasus angkot dan trayek bodong itu muncul ke permukaan, setelah izin trayek beberapa pemilik angkot dinyatakan palsu, ketika mereka memperpanjang bea balik nama (BBN) di kantor DLLAJ Depok.

⁹ Demo supir D-05 jurusan Depok-Bojonggede berkaitan dengan beroperasinya Angkot Bodong pada trayek mereka sudah sejak bulan Juni tahun 2005 (Monitor Depok, 23 Juni 2005). Kepala Dinas LLAJ waktu itu berjanji akan melakukan koordinasi karena izin trayek D-05 dikeluarkan baik oleh Pemkot Depok maupun Pemkot Bogor. 17 Desember 2006 puluhan supir Angkot D-05 kembali melakuka demo untuk alasan yang sama. Mereka mendata beroperasinya 16 angkot Bodong, 15 dari plat F (Nopol Bogor) dan 1 dari plat B (Nopol Depok/Jakarta). Persoalan ini tidak juga tuntas, malah dalam dalam razia yang dilakukan secara bersama oleh DLLAJ Depok dan Bogor ditemukan 25 Angkot yang tidak memiliki surat izin trayek (Harian Republika, 02 Januari 2007)

¹⁰ H. Mochtar sendiri mengklaim bahwa luas tanahnya berdasarkan sertifikat yang dimilikinya adalah 2.400 m², tetapi karena saat pengadilan memenangkan dia dalam perkara sengketa tersebut, telah dibangun sebagian fasilitas di tanah miliknya sehingga mereka menggunakan yang tersisa. Persoalan pembebasan tanah dalam rangka pembangunan fasilitas publik di Indonesia memang menjadi masalah yang sangat sering terjadi. Sebagai contoh persoalan pembebasan tanah untuk TOL dan TPA. Hal ini disebabkan terutama karena penanganannya lebih banyak diserahkan kepada pihak swasta (developer pemenang tender)

¹¹ Menurut fungsinya, Terminal Penumpang dibagi dalam tiga Tipe, yaitu Tipe A, B, dan C. Terminal Tipe A dengan luas minimal 5 hektar berfungsi melayani kendaraan umum Antar Kota Antar Propinsi, (AKAP) atau Angkutan Lintas Batas Negara, Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan ; Terminal Tipe B dengan luas minimal 2 hektar, berfungsi melayani AKDP, angkutan kota, dan angkutan pedesaan dan Terminal Tipe C dengan luas lahan sesuai dengan permintaan angkutan, berfungsi melayani angkutan pedesaan.

