

DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI KOTA MALANG

Muhammad Okto Adhitama dan Imam Hanafi

Magister Administrasi Publik, Universitas Brawijaya, Jl. Veteran Malang
e-mail: moktoa@yahoo.co.id

Abstract: *Malang which is rapidly grown forces mass mobility in large scale and it is absolutely correlated to the growing number of transportation device to serve the society that use public transportation service. Replacement of the terminal is also a draw considering the Tower next to the terminal there is a very crowded market in the city of Malang Main Market Tower. This study used a qualitative method because it is felt this is a suitable method to search for an existing phenomenon. The interesting phenomenon of this study is the congestion and chaos that became a routine when a bus or public transportation in both the city and between the city will enter or exit the Terminal Hamid Rusdi. This is compounded by the habit of putting the cart vendors selling or even selling at a roadside place where many of these vehicles. Not only that, the congestion that often occurs at the junction of former Terminal Tower is due to the implementation of one-way doors. Cars in the city or intercity transportation in and out of the same access road. with two different purposes, in city and intercity, which is supposed to have access to different doors.*

Keywords: *bus station, Malang city, effect, transportation service, policy*

Abstrak: Di Kota Malang ada terminal baru untuk menunjang layanan transportasi umum, yakni Terminal Hamid Rusdi yang merupakan pengganti Terminal Gadang. Penggantian terminal ini juga menjadi menarik mengingat di sebelah terminal Gadang terdapat sebuah pasar yang sangat ramai di Kota Malang yakni Pasar Induk Gadang. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif karena dirasa ini adalah metode yang cocok untuk mencari fenomena yang ada. Fenomena yang menarik dari penelitian ini adalah kemacetan dan kesemrawutan yang menjadi sebuah rutinitas ketika bis maupun angkota baik dalam kota maupun antar kota akan memasuki ataupun keluar dari Terminal Hamid Rusdi. Hal ini diperparah dengan kebiasaan pedagang yang menaruh keranjang jualan atau bahkan tempat berjualan di pinggir jalan yang dilalui banyak kendaraan ini. Bukan itu saja, kemacetan yang kerap terjadi di pertigaan eks Terminal Gadang disebabkan penerapan pintu satu arah. Mobil angkutan dalam kota atau antarkota masuk dan keluar dari satu akses jalan yang sama. Dengan dua tujuan yang berbeda, dalam kota dan antarkota, yang mana akses ini seharusnya memiliki pintu yang berbeda.

Kata Kunci: terminal, kota Malang, dampak kebijakan, pelayanan transportasi

Menyadari pentingnya peranan moda transportasi umum, maka moda transportasi umum atau angkutan jalan harus ditata dalam satu tempat yang terpadu yakni terminal. Terminal memegang peranan untuk membantu memperlancar kegiatan transportasi terutama dalam proses pendistribusian penumpang. Terminal terdapat di setiap kota atau kabupaten untuk menghubungkan antar kota atau antar provinsi. Untuk mencapai tujuan pembangunan

nasional, transportasi memiliki posisi yang strategis sebagai faktor penunjang. Kota Malang yang semakin hari berkembang dengan pesat mau tidak mau membuat terjadinya mobilitas massa secara besar-besaran, dan hal ini tentu saja berkorelasi dengan jumlah alat transportasi yang juga semakin banyak untuk melayani masyarakat pengguna layanan transportasi umum. Di Kota Malang sendiri terdapat tiga terminal untuk menunjang layanan transportasi

umum, yakni Terminal Arjosari, Terminal Landungsari, dan paling baru Terminal Hamid Rusdi yang merupakan pengganti Terminal Gadang yang sudah lama beroperasi.

Selain untuk pengembangan Kota Malang ke arah wilayah timur, pada awalnya penggantian Terminal Gadang ini disebabkan akan dibangunnya *block office* atau perkantoran terpadu di daerah Tlogowaru, di mana dengan dipindahkannya Terminal Gadang ke daerah Tlogowaru dan berganti nama menjadi Terminal Hamid Rusdi ini warga Malang yang ingin mengurus segala keperluannya ke kantor pelayanan terpadu tidak perlu berpindah angkot untuk lewat jembatan Gadang Bumiayu akan tetapi bisa langsung berhenti di depan perkantoran terpadu, atau juga masyarakat yang ingin menghadiri *event* atau acara yang diselenggarakan di gedung olah raga Ken Arok juga bisa langsung berhenti di depan gedung olah raga tersebut. Penggantian terminal ini juga menjadi menarik mengingat di sebelah terminal Gadang terdapat sebuah pasar yang sangat ramai di Kota Malang yakni Pasar Induk Gadang. Bahkan akses jalan menuju Terminal Hamid Rusdi yang seharusnya luas, lebar, dan nyaman harus melewati pasar yang sangat ramai ini. Kemacetan dan kesemrawutan menjadi sebuah rutinitas ketika bis maupun angkota baik dalam kota maupun antar kota akan memasuki ataupun keluar dari Terminal Hamid Rusdi. Hal ini diperparah dengan kebiasaan pedagang yang menaruh keranjang jualan atau bahkan lapak (tempat berjualan) di pinggir jalan yang dilalui banyak kendaraan ini. Bukan itu saja, kemacetan yang kerap terjadi di pertigaan eks Terminal Gadang disebabkan penerapan pintu satu arah. Mobil angkutan dalam kota atau antarkota masuk dan keluar dari satu akses jalan yang sama. dengan dua tujuan yang berbeda, dalam kota dan antarkota, yang mana akses ini seharusnya memiliki pintu yang berbeda. Rambu-rambu lalu lintas serta lampu *traffic light* yang sudah terpasang dan berfungsi dengan normal tidak banyak memberikan dampak untuk mengurai kesemrawutan di sana bahkan pos polisi yang berada di depan akses masuk terminal tidak membuat para supir moda transportasi menjadi taat aturan. Padahal dengan meningkatnya status terminal dari tipe C ke tipe B membuat berbagai jenis kendaraan bisa masuk ke dalam terminal, sehingga tidak hanya jenis angkutan biasa akan tetapi juga bis sebagai konsekuensi peningkatan status terminal.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan dalam penyusunan laporan penelitian ini termasuk jenis penelitian kualitatif. Dalam penelitian ini, peneliti mengambil lokasi di Terminal Hamid Rusdi Kota Malang, adapun pemilihan terhadap lokasi tersebut ialah untuk mengetahui dampak lebih lanjut mengenai sebuah pembangunan infrastruktur dan dampaknya. Menurut Arikunto (2002:126), teknik pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan atau memperoleh data. Oleh karena itu, untuk memperoleh data yang valid dan relevan dalam penelitian ini Untuk pengumpulan data peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut yang pertama melalui studi lapangan atau teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lapangan. Yang dilakukan dengan cara wawancara, pengamatan, dan dokumentasi. Serta yang kedua ialah studi Kepustakaan yakni teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara menggunakan beberapa literatur, media cetak, maupun media *online* yang digunakan dengan maksud untuk memperoleh landasan teoritis dalam menganalisa permasalahan yang ada dalam penelitian ini. Teknik pengumpulan data sendiri merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2008:224) karena tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Infrastruktur ialah sistem fisik yang menyediakan fasilitas publik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat dalam lingkup social dan ekonomi dalam rangka untuk tercapainya sebuah pembangunan publik. Jenis infrastruktur menurut Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2005, Pasal 5 mencakup infrastruktur transportasi, infrastruktur jalan, infrastruktur pengairan, infrastruktur air minum dan sanitasi, infrastruktur telematika, infrastruktur tenaga listrikan, dan infrastruktur pengangkutan minyak dan gas bumi.

Salah satu infrastruktur transportasi ialah terminal sedangkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, Terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanannya dibagi lagi menjadi Terminal Penumpang Tipe A yang

berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam/antarpropinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Lalu Terminal Penumpang Tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan serta terminal Penumpang Tipe C yang berguna melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan. Sehingga dari pengertian di atas, dapat dipastikan bahwa Terminal Hamid Rusdi ialah terminal dengan klasifikasi sebagai terminal tipe B karena berfungsi melayani kendaraan umum dengan tujuan untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan, dan yang paling penting kendaraan umum yang keluar dan masuk terminal bukan hanya rute Malang Raya saja tetapi juga antar kota dalam Provinsi.

Dampak Positif Kebijakan Pembangunan Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang

Mengingat gerak laju dan pertumbuhan suatu wilayah tidak dapat pisahkan dari ketersediaan infrastruktur transportasi, maka pembangunan infrastruktur transportasi tentu didasarkan atas gagasan, maksud dan tujuan serta tidak saja bermanfaat untuk suatu golongan saja namun mampu memberikan dampak positif bagi masyarakat luas secara keseluruhan. Tolak ukur keberhasilan pembangunan infrastruktur transportasi adalah sejauhmana pemanfaatan dan dampaknya terhadap dinamika masyarakat. Keterkaitan fungsi diantara infrastruktur yang ada sangat menentukan tingkat kemanfaatannya. Infrastruktur fisik merupakan komponen dasar perekonomian dan merupakan aspek utama di dalam pemerataan pembangunan dan kesejahteraan utamanya dalam era otonomi daerah seperti saat ini begitu juga terminal yang merupakan sebuah tempat bertemunya berbagai kepentingan ekonomi. Begitu juga dengan pembangunan Terminal Hamid Rusdi di Kota yang diharapkan mampu memberikan pelayanan transportasi yang efektif di Kota Malang. Berikut dampak positif dari pembangunan terminal Hamid Rusdi di Kota Malang: Pertama, Meningkatnya Status Jalan Mayjen Sungkono Kota Malang. Jalan adalah sarana infrastruktur vital yang menunjang aktivitas dan mobilitas kegiatan perekonomian masyarakat umum. Baik jalan dalam lingkungan pedesaan di daerah terpencil hingga jalan tol. Sehingga tidak salah apabila pemerintah memberikan

perhatian yang lebih terhadap hal ini supaya pelayanan yang diberikan bisa maksimal. Salah satu dampak positif pembangunan Terminal Hamid Rusdi ialah meningkatnya status jalan Mayjen Sungkono dari status jalan milik Kota Malang menjadi jalan milik Provinsi Jawa Timur sehingga bisa memicu terbukanya akses yang luas di daerah Malang Timur utamanya Kedungkandang yang memang paling lambat perkembangan pembangunannya dibandingkan daerah Kota Malang yang lain.

Kedua, Meningkatnya Status Terminal Menjadi Tipe B. Tidak bisa dipungkiri dengan meningkatnya status terminal dari tipe C menjadi B membuat bis tidak keberatan lagi untuk keluar masuk terminal karena sesuai Juknis LLAJ tahun 1995 terminal tipe B merupakan tempat pemberhentian bagi kendaraan antar kota, tidak hanya angkutan kota saja akan tetapi juga bis. Kenaikan status terminal dari tipe C menjadi tipe B rupanya juga sejalan dengan fasilitas yang ada di dalamnya. Bahkan tidak hanya para masyarakat normal saja yang ikut merasakan fasilitas yang bagus warga berkebutuhan khusus juga ikut mendapat fasilitas tambahan. Para penyandang cacat di Kota Malang saat ini kebutuhan transportasinya bisa tercukupi, karena terminal di masing-masing wilayah harus difasilitasi tempat bagi penyandang cacat dan dari 3 terminal di Kota Malang, saat ini baru terminal Hamid Rusdi yang sudah memfasilitasi penyandang cacat. Hal ini sesuai pernyataan Sudirman Lambali selaku Direktur Lalu lintas dan Angkutan Jalan Kementerian Perhubungan, yakni: "Adanya fasilitas untuk penyandang cacat di terminal merupakan salah satu poin yang ada di Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas, di mana masing-masing daerah yang memiliki terminal diwajibkan memfasilitasi penyandang cacat". Dan Terminal Hamid Rusdi sampai saat ini merupakan satu-satunya terminal di Kota Malang yang memiliki fasilitas bagi penyandang cacat.

Ketiga, Membuka Lapangan Kerja Baru. Salah satu fungsi adanya tempat umum seperti terminal ialah membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat begitu juga dengan Terminal Hamid Rusdi yang mampu menjadi harapan bagi masyarakat. Salah satu dampak positif dengan adanya ruang publik ialah terbukanya lapangan pekerjaan yang menjadi harapan bagi masyarakat menengah ke bawah yang bekerja di bidang informal dan akan lebih baik hasilnya jika pemerintah mampu mengakomodir dengan baik.

Dampak Negatif Kebijakan Pembangunan Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang

Perubahan penggunaan lahan perkotaan dari penggunaan bersifat non produktif ke penggunaan untuk kepentingan produktif sebagai akibat dari perkembangan aktivitas penduduk merupakan suatu fenomena tumbuh kembang kota. Tuntutan (*demand*) fasilitas pemenuhan kebutuhan penduduk kota pada kenyataannya masih belum diimbangi dengan penyediaan (*supply*) sarana prasarana yang memadai, akibatnya kemudian adalah munculnya berbagai permasalahan kota seperti kesulitan penataan ruang aktivitas kota maupun masalah transportasi pada ruas-ruas jalan utama kota (Miro, 1997:92), sehingga apabila tidak ditata dengan benar justru akan mengakibatkan berbagai permasalahan dan dampak yang kurang menguntungkan. Begitu juga dengan pembangunan terminal Hamid Rusdi yang memiliki beberapa dampak negatif yakni: *Pertama*, Munculnya Terminal Bayangan di Perempatan Gadang. Salah satu hambatan beroperasinya Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang ialah banyaknya supir baik angkutan atau bis dari kota atau kabupaten Malang yang enggan masuk ke dalam terminal, alasannya pun beragam seperti terlalu jauh dari jalan raya atau karena tidak ada penumpang. Situasi yang sama juga tampak di sekitar Pasar Induk Gadang. Sepanjang hari pengemudi angkutan umum memilih memarkir kendaraan di tepi jalan tak jauh dari akses masuk Pasar Induk Gadang. Seharusnya para supir sebagai ujung tombak pelayanan transportasi bisa bekerja sama dengan pemerintah dalam menjalankan fungsi mencari nafkahnya supaya hasil sebuah pembangunan infrastruktur bisa menjadi sebuah keuntungan bagi banyak pihak bukan malah menjadi kerugian karena ketidakpatuhan mereka. Karena dampak dari berhentinya angkutan secara bersama-sama ini, membuat perempatan Gadang menjadi terminal bayangan.

Kedua, Membuat Kondisi Pasar Induk Gadang Semakin Tidak Beraturan. Minimnya intensitas koordinasi antara Bappeko, Dishub, dan Dinas Pasar membuat kebijakan Terminal Hamid Rusdi terkesan jalan sendiri-sendiri dalam pelaksanaannya. Sehingga dari sini terlihat bahwa sebenarnya kondisi di lapangan tidak memungkinkan adanya sebuah terminal besar yang dibangun kecuali dengan perombakan yang sifatnya frontal sehingga akses jalan masuk Terminal Hamid Rusdi memang yang kecil dan tidak diperuntukkan bagi bus antar kota atau lalu lalang kendaraan umum yang banyak bisa diperlebar.

Selain itu hal yang ditenggarai cukup mengganggu akses jalan ke Terminal Hamid Rusdi ialah banyaknya truk atau *pick up* yang menurunkan bahan pokok masyarakat yang berhenti tepat di depan pasar. Padahal menurut peneliti seharusnya truk atau *pick up* masuk ke dalam tempat di dalam pasar yang ada supaya tidak mengganggu akses jalan. Tidak cukup hanya di situ beberapa pedagang juga menaruh lapak berjualan di trotoar jalan sehingga menyebabkan para pejalan kaki berjalan di aspal yang sebenarnya ditujukan bagi kendaraan yang mengakibatkan banyak kendaraan harus berjalan pelan.

Ketiga, Membuat Jarak Terminal menjadi Jauh dari Jalan Utama. Tidak hanya dari unsur birokrat selaku *policy maker* yang berperan dalam sebuah ketidakberhasilan sebuah kebijakan, akan tetapi masyarakat sebagai obyek dalam sebuah kebijakan juga berperan besar dalam menentukan keberhasilan sebuah kebijakan karena tanpa dukungan dari masyarakat sebuah kebijakan tidak akan berjalan dengan baik. Banyaknya masyarakat yang enggan ke terminal ditenggarai menjadi salah satu faktor penting dalam menciptakan sebuah permasalahan dalam kebijakan ini karena selain angkutan harus berhenti tidak jarang penyebrang menyebrang jalan dengan sembarangan yang mengakibatkan kendaraan harus mengalah meskipun lampu lalu lintas berwarna hijau. Disini terlihat, jauhnya jarak terminal dari jalan umum membuat masyarakat enggan masuk ke dalam terminal, hal ini juga mengindikasikan bahwa masyarakat kurang bisa memahami perannya sebagai penentu sebuah implementasi kebijakan akan berjalan dengan baik atau tidak dan apabila masyarakat mau bersikap baik dan bisa membuang ego sesaat mereka tentu saja kebijakan hasil akhirnya bisa menjadi lebih baik serta pelayanan publik bisa berjalan dengan maksimal, sehingga kebijakan yang dibuat Pemerintah Kota Malang bisa memuaskan kebutuhan masyarakat.

KESIMPULAN

Pembangunan Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang merupakan upaya peningkatan pelayanan transportasi dari Pemerintah Kota Malang terhadap masyarakat supaya bisa merasakan pelayanan transportasi yang maksimal terutama untuk memenuhi kebutuhan yang bisa dicapai hanya dengan berpindah tempat. Pembangunan Terminal Hamid Rusdi di Kota Malang yang merupakan upaya peningkatan pelayanan transportasi dari Pemerintah Kota Malang terhadap masyarakat sudah mencerminkan

keberpihakan pemerintah kepada warganya sehingga kebijakan semacam ini perlu dikembangkan dengan baik ke depannya sehingga hal-hal yang tidak diinginkan bisa diantisipasi.

Tidak semua kebijakan bisa diimplementasikan dengan sempurna, begitu juga dengan Terminal Hamid Rusdi yang masih saja dalam proses pelayanan transportasinya menemui hambatan sehingga perlu adanya koordinasi dan kesepemahaman antar instansi yang terkait, dalam hal ini Dinas Pasar, Dinas Perhubungan, dan Badan Perencanaan Kota. Karena kurang intensnya koordinasi antar dinas tersebut menyebabkan kemacetan di eks Terminal Gadang yang saat mengganggu masyarakat terutama pada jam-jam sibuk, selain itu karena akses masuk yang sama bagi kendaraan keluar atau masuk Kota Malang maka penumpukan kendaraan menjadi pemandangan umum setiap hari. Kendaraan umum yang

bergerombol di eks terminal gadang untuk menunggu penumpang juga turut membuat kemacetan padahal berdasar Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 setiap angkutan jalan tanpa terkecuali harus masuk terminal.

DAFTAR RUJUKAN

- Arikunto, S. 2002. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Renika Cipta.
- Miro, F. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Transito.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Keputusan Menteri Perhubungan No 31/1995 Tentang Terminal Penumpang Berdasarkan Fungsi Pelayanannya.
- Petunjuk Teknis Lalu Lintas Angkutan Jalan tahun 1995.
- Peraturan Presiden nomor 4 tahun 2005 Tentang jenis Infrastruktur.