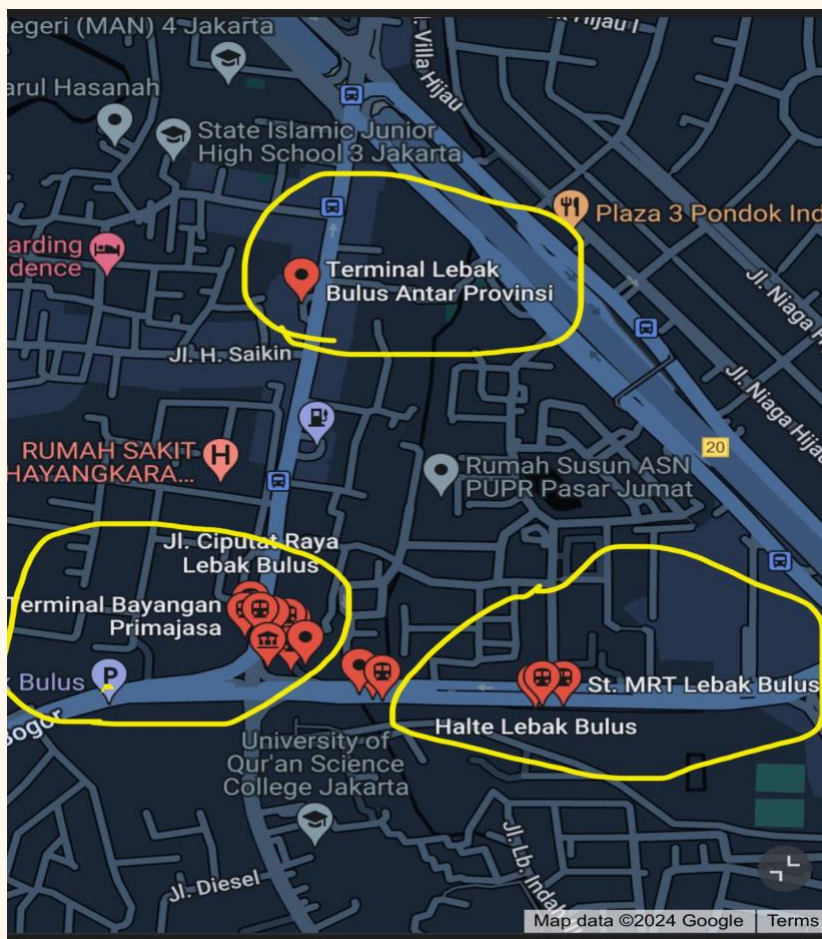


Cerpen Lebaran: Terminal Bus Lebak Bulus Yang Terlupakan, Cuti Bersama, dan Contra Flow itu.

Oleh : Eddy Satriya (Perencana Ahli Utama KemenPPN/Bappenas)

Lebak Bulus dan Terminal Bus Kini



Deru suara kereta MRT (*mass rapid transit*) tidak terlalu terdengar ketika saya berada di sebuah Cafe yg menghadap ke pelataran parkir gerbong-gerbong MRT itu. Cafe cantik ini berada di lantai atas pusat belanja Poin Square dan terhubung oleh jembatan pejalan kaki yg apik dan cukup panjang dengan stasiun MRT Lebak Bulus. Di bawah stasiun MRT berjejer beberapa jenis bus dalam kota dan angkot, termasuk bus Damri ke Bandara Soekarno Hatta.

Tidak jauh di *platform* di lantai Ground di selatan Gardu Pemadam Kebakaran (Damkar)

perjalanan biasanya terhambat mulai dari Outlet KFC hingga perempatan pasar Jumat. Penggabungan 4 lajur kendaraan menjadi 2 ke arah Ciputat dan Pasar Jumat telah menjadi *Bottle Neck* ditambah *drop-off* ojek dan taksi online, apalagi di musim penghujung puasa Ramadhan. Jejeran bus Sinar Jaya yang keluar masuk terminal mereka terasa cukup mengganggu di badan

jalan. Begitu pula jika kita berkendara ke arah selatan menuju Ciputat atau Pasar Jumat, kendaraan terpaksa melambat.

Sore itu saya harus mengantar kerabat yg ingin kembali ke Kudus, di Jawa Tengah.

Kepulangannya yang mendekati lebaran menjadi berbarengan dengan arus mudik. Setelah saya tanya lokasi pemberangkatan bus, kami segera meluncur ke area Pasar Jumat dimana Terminal Bus Antar Provinsi berada. Sangat yakin karena pernah melewati, saya masuk ke area Terminal Bus yg mirip dengan terminal bus di Pasar Banto, Bukittinggi, tahun 1970-an. Terminal bus ini lebih buruk, lebih kecil dan semrawut. Locket-loket bus berhimpitan dengan lebar loket sekitar 1-2 meter saja. Padatnya *poll*. Mobil kami langsung di hadang Preman yg mengarahkan untuk parkir, sambil dia merobek karcis parkir cetakan sendiri. Saya tidak menggubrisnya, karena mau bertanya dulu keberadaan loket bus Nusantara kepada petugas berbaju seragam.

Saya lihat ada petugas berbaju seragam ANS, bus antar Provinsi trayek Bukittinggi-Padang-Jakarta. Setelah bertanya, saya ketahui bus Nusantara yg ke Kudus tidak berlokasi disana. Info petugas bus lain lain juga sama. Confirmed, adanya di terminal Bayangan. Lokasinya lebih ke selatan dari KFC dan Bus Sinar Jaya tadi, nyaris di pertigaan terusan Pondok Indah dengan Jalan Pasar Jumat. Terminal Bayangan? Pikiran saya terbang ke tahun 1990-an, ke terminal bus Lebak Bulus yg sudah tergusur, digusur *ding*. Betul, terminal bus yang menjadi salah satu terminal antar moda terbaik di Jakarta pada zaman nya itu lenyap. Berganti dengan Kekasih Bayangan eh maaf Terminal Bayangan. T e R l a l u!

Setelah memastikan lagi, saya pun segera menjalankan mobil keluar area terminal lusuh itu. *Parkirman* menghadang minta bayaran, saya *gak* bayar karena memang tidak menurunkan penumpang. Uji Nyali, setelah saya tolak halus dengan memberitahu bahwa salah terminal, saya berlalu, dia si tukang parkir ilegal itu *manyun*. *Biarin* kata saya kepada istri yg agak cemas.

Setelah memutar di lampu merah Fedex, saya berkendara mengarah ke Carrefour, kami belok kanan lagi melewati Carrefour dan Poin Square hingga sampai di loket bus Sinar Jaya berwarna putih biru yang jumlahnya sangat banyak. Pelan biar tidak terlewat, kami sampai ke juga akhirnya ke lokasi Terminal Bayangan di maksud. Terminal ini lebih parah lagi, hanya ada tempat berhenti sementara menurunkan penumpang. Kerabat saya turun dan masuk terminal mencari loket bus nya dan memastikan jam keberangkatan. Semula di tiket yang dibeli online terjadwal Bus Nusantara tujuan Jakarta- Kudus ini berangkat jam 16.10WIB. Sementara dia masuk, saya sedari awal sudah diarahkan oleh dua orang Preman, lagi-lagi Preman (*catet*) untuk

parkir. “Jangan menghalangi bus masuk kata mereka!”. Lagi-lagi saya tidak gubris dan sempat “berbalas pantun”, mereka memaksa saya parkir, saya bertahan menunggu kepastian tempat dan keberangkatan bus. Uji nyali jilid 2!

Akhirnya diketahui bus *delay*, berangkat jam 7an, maksudnya 19an. Saat itu baru jam 15. Kerabat saya turunkan dan kami menuju pondok indah untuk berbuka puasa bersama anak. Sekalian *ngemall*, menjelang Lebaran. Mungkin si Preman dari seberang tadi paham bahwa saya juga dari Sumatera, setelah saya ngomel dan sedikit ngomong jorok Tapanuli. *Jancuknya* Jawatimuran, kalau ada pembaca pengen tahu. Saya keluar memutar mobil, preman itu tidak menagih apa-apa lagi, karena dia tidak ngotot dan berubah sikap, saya ambil dan berikan uang buat rokok kata saya, dia berterima kasih. Preman oh Preman, gak di terminal, gak di gedung tinggi. Mereka ada dimana-mana untuk negara berkembang, mencari uang dengan memalak.

Kami berempat menghabiskan waktu di mall Gancit, Gandaria City. Setelah selesai melaksanakan shalat ashar, dan berbuka puasa, kami dapat kabar bahwa bus Nusantara kerabat tadi baru akan berangkat tengah malam, jam 12.00 am! *Alamak..jang!* Terdampak *One Way Policy* nampaknya. Waw, saya dikabari bahwa dia menunggu bus di KFC, sesuai saran saya sebelumnya, karena di terminal bayangan itu tidak banyak tersedia restoran atau warung (Tegal), namanya saja bayangan. Cukup jauh dia menyeret koper ukuran kabin dan ransel yg cukup berat. Alamak, kesian kawan itu.

Sekitar jam 9 malam kami dikabari lagi bahwa Bus yg tadi terkendala kebijakan “*one way toll road policy*” ini kemungkinan akan digantikan bus dari Tangerang yang sudah *ontheway*, ya *otw*. Mungkin atas desakan penumpang yang sudah kecapekan menunggu. Bisa jadi juga karena diamuk penumpang, PO bus mencari alternatif menggunakan bus dari daerah lain. Saya menduga-duga saja. Saya pun minta kerabat ini menunggu dan akan menjemputnya di KFC dan mengantar kembali ke terminal bayangan tadi. Sesuai dugaan, bus nya memang jelek, cerita dari kawan ini, ketika setelah selamat di tujuan esok harinya sekitar jam 11 pagi.

Begitulah sekelumit pengalaman saya di tahun 2024 mengantar calon penumpang bus di Jakarta Selatan. Suasananya membawa saya kembali ke masa 40 tahun silam. Mundur, *jaauhhhh kalipun.....!*

Mengapa ini semua bisa terjadi? Terminal Bayangan, Parkir liar, intimidasi preman, jadwal yang mundur seenaknya alias suka-suka, becek, kepanasan dan kehujanan, bus kurang laik jalan dan

berbagai kesulitan berciri tahun 1980-an masih saja terjadi? Persis seperti ketika pertama kali naik bus Damri dari Pulo Gadung menuju Jamblang, Cirebon musim Lebaran tahun 1982.

Mengapa sebuah terminal bus antar moda yang sudah cukup modern dikorbankan begitu saja dengan menggusur area terminal dan stadion bola untuk MRT? Inikah *Urban Planning* yang dibayangkan? Menjadi terminal bus sementara, bayangan, yang semrawut di 4 lokasi di area Lebak bulus yang saya amati. Dan tragisnya, kita seperti lupa dan melupakan begitu saja. Akibatnya di sekitar Lebak Bulus saja yang saya amati ada 4 terminal bus (Bayangan): *Pertama*, yang saya datangi pertama kali sebagai terminal bus antar provinsi; *Kedua*, Persis di seberang terminal yang pertama; *Ketiga* adalah lokasi yang menjadi lapak bus Sinar Jaya, dan *terakhir* yang menjadi lapak gabungan Bus Nusantara dengan belasan bus lain di ujung pertigaan seperti ditulis dalam Gambar peta Google di atas.

Jelas ini sebuah kelalaian besar yg mengorbankan rakyat kecil pengguna transportasi publik, khususnya bus antar kota antar provinsi!

Contra Flow dan 12 Nyawa Percuma

Beberapa hari kemudian, tanggal 8 April 2024, berita di Televisi nasional sangat ramai, seperti biasa, juga Televisi negara tetangga menyiarkan kecelakaan maut di #KM58 Tol Jakarta-Cikampek (Japek). Korbannya? Tidak tanggung-tanggung 12 orang meregang nyawa terpenggang (*jangan lupa membayangkan*) setelah kendaraan mereka tunggang langgang bertabrakan di jalan tol Japek. 12 Tewas di lokasi, demikian pemberitaan yang ada. Belakangan dapat informasi korban bertambah satu lagi menjadi total 13 orang. Tewas, ya, kehilangan nyawa di jalan tol.

Para petugas seperti biasa tidak lama langsung terlihat merespon dengan pemberitaan di sosial media dan televisi. Menceritakan kronologis, dan ketika ditanya lebih detail menjawabnya, standar, masih dalam tahap penyelidikan. Ya jelas lah demikian, karena berita masih baru dan hangat seperti martabak *Blue Band* Pakde saya yang baru diangkat dari kualitas di kaki lima di Aur Tajungkang, Bukittinggi.

Dari beberapa gambar atau video yang beredar di sosmed, terlihat jelas bagaimana parahnya kondisi dua minibus yang akhirnya bertabrakan setelah menabrak bus. Kobaran api yang begitu cepat dan membesar tentu saja menyisakan sedikit sekali ruang untuk menyelamatkan diri dari

para penumpang. Beruntung, ya, untung pengendara bus yang masih sehat bisa menjelaskan sebagian kronologis, dan beruntung tidak ditahan di hari Lebaran.



Mungkin tidaklah terlalu perlu lagi membahas detail kronologis bagaimana kecelakaan ini terjadi. Ringkasnya, kondisi contra flow (mulai km 47 sd km 70an) dari Jakarta ke arah Timur (Jawa) telah dimanfaatkan oleh Pengendara *Grand Max* (Maaf saya sengaja tidak tulis Gran Max) yang kemudian keluar jalurnya bertabrakan dengan bis Prima Jasa dan kendaraan minibus lainnya (Terios/Rush?) di belakang bisa sehingga keduanya terbakar hebat!

(<https://youtu.be/uFv4vTF2o?si=jh6-bDYqUZQCUDGb>)

Berbagai spekulasi muncul tentang keberadaan mobil Grand Max ini. Ada yang menyebutkan sebagai mobil travel yang membawa penumpang, ada juga yang mengatakan mobil keluarga. Belum ada klarifikasi dari pihak berwenang. Pemberitaan terakhir menyatakan minibus ini memang semacam travel antar kota yang melayani rute Ciamis-Jakarta pp.

Apa itu Contra Flow? Tidak lain adalah rekayasa lalin yang menggunakan satu atau lebih lajur dari arah berlawanan untuk menampung padatnya lalu lintas yang pada gilirannya digunakan untuk lalu lintas yang dirasakan lebih padat volume nya karena berbagai faktor eksternal, atau yang mengalami kemacetan (definisi dibuat dari berbagai sumber). Sebenarnya penggunaan Contra Flow di Indonesia, termasuk jalan tol sudah cukup lama digunakan. Namun masih untuk jarak tempuh yang relatif pendek, biasanya di jalan utama atau jalan tol dalam kota, dan itu

pada rush hour alias jam sibuk. Namun untuk jarak jauh dan tol luar kota jelas kondisinya lebih berbahaya dan sangat *risky*.

Dalam suasana mudik lebaran, dimana para pengendara rerata ikut berpuasa atau terakumulasi kelelahan dalam berbagai aktivitas, tentunya penggunaan Contra Flow harus benar-benar selektif, karena faktor resiko tinggi tadi dan sangatlah berbahaya. Kelihatannya otoritas jalan Tol dan Kementerian terkait lalai dan *underestimate*. Bisa juga karena tuntutan pekerjaan untuk melancarkan lalin, mereka tergesa-gesa memberlakukan tanpa ada study yang mendalam, sosialisasi, dan juga cantolan hukum yang bisa jadi belum pasti.

Seorang teman Bappenas bercerita bahwa ia pernah mengkritisi pelaksanaan Contra Flow ini, dalam arti mempertanyakan dasar hukumnya dalam penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah (RPP) Jalan Tol. Dijawab waktu itu bahwa contra flow adalah diskresi Jasa Marga. Juga perlu dicatat bahwa sesuai design teknis menyangkut keamanan pengguna jalan tol, maka pembatas contra flow haruslah bersifat *rigid* dan barbahannya sangat kuat terdiri dari beton atau *concrete barrier* dan *Guard Rail*, bukan *Rubber Cone* atau plastik cone yang diikat tali atau tambang plastik. *Ya iyalah, safety first!* Tidak bisa ditawar.

Diketahui pula, aturan terkait Contra Flow ini hanyalah berupa surat Edaran saja!

Cuti Bersama

Adalah bijak membuat kebijakan untuk meningkatkan layanan kepada masyarakat. Dahulu, konon ceritanya banyak sekali pejabat dan pegawai pemerintah yang melaksanakan bolos bersama di hari besar. Istilah kerennya “HARPITNAS” ya, hari terjepit nasional.! Nah, ketika wabah harpitnas ini setiap tahun semakin tidak bisa dikendalikan oleh pemerintah, atau mungkin juga tidak mau, terbitlah kebijakan Cuti Bersama, yang mau tidak mau harus diambil pegawai pemerintah, termasuk BUMN dan swasta. Waw..terdengar manis dan bisa memberantas pembolosan atasan dan bawahan di hari libur nasional.

Tidak berguna membahas detail lebih lanjut kapan dan bagaimana dimulai Cuti Bersama itu. Yang pasti, perlu atau tidak perlu cuti, anda sebagai pegawai harus ambil cuti bersama dan memiliki konsekuensi berkurangnya jatah cuti tahunan yang biasanya rata-rata 12 hari kerja plus tanggal merah hari besar nasional. Cuti yang merupakan hak asasi pegawai dipaksa disamaratakan.

Jadinya, di hari libur Lebaran yang biasa dirayakan kaum muslimin, “terpaksa” juga dimanfaatkan oleh penduduk beragama lain yang biasanya katakanlah bagi penganut agama Kristen lebih prioritas cuti di akhir tahun yang digabung dengan perayaan Natal. Khusus untuk hari Lebaran, karena jumlah hari libur total nya cukup panjang bisa mencapai 10 hari. Kondisi libur panjang ini tentu memaksa orang untuk berlibur, bepergian sesuai dengan tujuan masing-masing. Ada yang mudik lebaran ada pula yang pergi berlibur karena memang libur dan tidak ada pembantu di rumah.

Kondisi libur panjang yang secara bersamaan waktunya harus dijalani dalam kurun yang relatif pendek, sebagaimana di berbagai belahan dunia lain seperti Amerika, Eropa, dan Asia pada hari “Thanksgiving” telah dimanfaatkan oleh semua orang untuk berkumpul dengan keluarga besar mereka. Sang Anak, pulang ke rumah Orang tua. Begitu juga sebaliknya terkadang orang tua yang mendatangi anaknya, tergantung kondisi dan lokasi tempat tinggal mereka. Saya menyaksikan dengan mata sendiri bagaimana *ribetnya* lalu lintas di Highway 84 di Amerika yang melintasi kota saya dulu di daerah Hartford, Connecticut. Juga Highway 95 di selatan tempat tinggal saya. Kemacetan adalah keniscayaan di hari penting itu. Begitu pula ketika saya harus rebutan berlibur ke Seoul dari kota Daejeon yang terletak di pinggiran Seoul pada tahun 2001 lalu. Beruntung seperti di Korea, ada kebijakan “Special Lanes” atau “Priority Lanes” bagi Bus atau kendaraan Minibus dengan jumlah penumpang tertentu. Mereka bisa masuk ke lajur atau lane khusus ini. Sementara mobil biasa dengan penumpang kurang dari jumlah yang ditentukan, harus merayap pelan di lajur biasa. Saya memilih naik bus antar kota Daejeon-Seoul, sehingga bisa maju melenggang dengan cepat di lajur khusus itu.

Kembali ke kebijakan cuti bersama, adalah sangat melenakan jika sebuah kebijakan dibiarkan tanpa evaluasi. Meski telah berjatuhan korban jiwa, dan sudah cukup lama, ia, ya kebijakan itu seperti dianggap prima dan tidak perlu evaluasi apalagi revisi. Begitulah memang kondisi yang ada saat ini. Kondisi nyaris sama ini terjadi di berbagai sektor kehidupan dan sektor pemerintah. *Comfortable Zone* memang terlalu ribet untuk ditinggalkan, ia melenakan! Kemalasan meneliti, berpikir dan berargumentasi telah berbuah kematian. Nyawa manusia yang sangat berharga!

Sangatlah sulit untuk sebuah negara berkembang seperti Indonesia dengan kota-kota besarnya yang dipadati kaum urban yang berasal dari pelosok desa untuk mengatur lalu lintas dengan tingkat keselamatan tinggi. Beruntung beberapa tahun terakhir ini sudah banyak infrastruktur

jalan dan fasilitas transportasi lainnya yang dibangun pemerintah. Namun tetap saja, *demand* yang sangat tinggi pada saat nyaris bersamaan, sangat dipahami sulit dikendalikan. Hukum ekonomi dan *animal behavior* pelaku bisnis mengemuka. Mengalahkan berbagai tatanan aturan dan kepatutan. Singkatnya, Cuti Bersama telah meningkatkan demand akan transportasi, yang membuat seluruh armada resmi baik yang layak atau setengah layak dioperasikan. Juga harga, bergejolak gila-gilaan. Memang gila kata sebuah band anak muda Sore dalam sebuah lagu mereka berjudul Ssst!

https://www.tiktok.com/@uddaeddy/video/7349720295495765254?is_from_webapp=1&sender_device=pc&web_id=7229107758255539714

Supir yang sehat dan kelelahan tidak kecuali dimanfaatkan perusahaan untuk “menambang” rejeki nomplok Lebaran. Kendaraan pribadi yang tidak pernah dipakai untuk angkutan, disulap jadi travel karbitan. Seluruh moda transportasi bercampur jadi satu dengan angkutan terpraktis di dunia, motor roda dua! Moda transportasi darat ini tentu saja menjadi pilihan terakhir ketika harga tiket pesawat melambung tinggi. Kapasitas angkut kapal laut tidaklah bertambah, malah semakin menurun dengan minimnya armada kapal laut sekelas Kapal Motor Kerinci, Kambuna, Kelud dan lain-lain yang mengalami masa jayanya di tahun 1980-90an. Kapal laut antar kota tidaklah bertambah secara signifikan. Tol Laut masih isapan jempol yang seperti menyaingi kebijakan tentang mobil Esemka.

Cuti Bersama telah meningkatkan kebutuhan transportasi untuk orang dan barang dan memaksa orang untuk bepergian karena berbagai alasan.

Evaluasi Kebijakan

Saat menyelesaikan bagian akhir cerpen lebaran ini, saya membaca running teks sebuah stasiun TV nasional dengan judul menarik “Nagrek macet 10 km ketika diberlakukan one way policy”. Juga ada *Menhub usul penerapan WFH utk atasi macet”, dan ini akhirnya diresmikan oleh Menko PMK menjadi tambahan libur buat ASN pada tanggal 16-17 dengan melaksanakan kerja dari rumah atau kampung, dengan mendelay kepulangan untuk mengurangi beban lalin arus balik.

Begitulah, sebuah kebijakan telah diambil tidak pernah dievaluasi untuk waktu yang cukup lama. Cukup banyak pula korban jiwa. Alih-alih melakukan kajian atau evaluasi kebijakan, para penguasa mengambil langkah-langkah dadakan untuk penyelesaian permasalahan. Bukan

mengupas habis buruk baiknya sebuah kebijakan melalui evaluasi, tapi dengan entengnya menerbitkan aturan baru sebagai solusi yang memberikan konsekuensi dan dampak yang tidak kalah buruknya.

Kesimpulannya, cuti bersama yang dianggap bisa mencegah kelakuan bolos di “HARPITNAS” dan meringankan arus lalin, malah memperburuk mental ASN dengan tetap saja terlambat masuk serta akhirnya mendelay layanan publik pemerintah. Seorang kolega saya yang pengusaha swasta ketika berlebaran mengungkapkan betapa repotnya dengan jatah libur 2 minggu, meski telah mengeluarkan THR cukup besar, dia sangat sulit melakukan tagihan atas pekerjaan dari pemerintah, baik karena libur kepanjangan dan juga tagihan tidak bisa langsung diproses karena kantor relatif masih *slow down*! Ini hanyalah salah satu contoh, betapa suatu kebijakan publik sebaiknya dievaluasi berkala.

Oh ya, satu lagi (*ini bonus*) banyak kawan termasuk saya sendiri yang mempermasalahkan cara pengenaan tarif jalan tol, yang menerapkan tarif rata-rata tertinggi untuk suatu ruas jalan tol. Sungguh ini “perampokan” uang rakyat yang berkedok kemalasan memperbaiki sistem yang sudah semestinya dengan menggunakan GPS saja (belum perlu AI), dan data lokasi setiap pintu tol, mestinya sudah bisa dibuat sistem programming pembayaran tarif tol yang sesuai dengan jarak km yang ditempuh. Saat ini sangat banyak ruas jalan tol yang bersimpangan dan berjarak pendek, karena interkoneksi perusahaan berbeda, maka pengguna bisa membayar Rp 15.000 atau lebih hanya untuk jarak 1 pintu tol terdekat yang kurang dari 4 km!???? Sebagian besar pembaca so pasti pernah mengalami.

Dengan pengetahuan saya, jika ini dilaksanakan, rakyat pengguna jalan tol akan merasa diberi keadilan dalam membayar tarif antar pintu tol berdasarkan jarak, bukan suka-suka perusahaan jalan tol. Saya yakin, jika programming untuk *Sirekap* bisa sukses, perubahan sistem tarif per km berbasis GPS ini juga tidaklah terlalu sulit dilaksanakan dan dikontrol baik oleh perusahaan tol ataupun badan pengawas nya yang terdiri dari kaum intelektual dan pejabat top! Semoga kebijakan kita semakin berkeadilan! Aamiin yaa.

Mumpung masih suasana lebaran, saya juga mohon maaf lahir batin, selamat Idul Fitri 1445H.

Sawangan, tengah bulan April 2024.