Implementasi Kebijakan Pengelolahan Terminal Dalam Rangka Mempermudah Akses Transportasi Umum di Wilayah Selatan Kota Malang

(Studi Pada Terminal Tlogowaru Malang)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Menempuh Ujian Sarjana

Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

Antok Hariyadi

0310310013

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

KONSENTRASI KEBIJAKAN PUBLIK

MALANG

2008

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam makalah ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70)

Malang,31 Maret 2008

Mahasiswa

Nama : Antok Hariyadi

NIM : 0310310013

repository.ub.ac

RINGKASAN

Antok Hariyadi, 2008, **Implementasi Kebijakan Pengelolahan Terminal Dalam Rangka Mempermudah Akses Transportasi Umum Di Wilayah Selatan Kota Malang (Studi Pada Terminal Tlogowaru Malang),** Drs. Abdullah Said, M.Si, Drs. Riyanto, M.Hum

Dalam sebuah kebijakan publik implementasi merupakan faktor penting untuk mengetahui keberhasilannya. Implementasi disini adalah pelaksanaan ataupun eksekusi dari sebuah kebijakan yang telah disusun atau kebijakan yang telah diformulasikan. Dengan melihat implementasi dari sebuah kebijakan akan diketahui dampak ataupun hasil dari sebuah kebijakan. Dampak dari kebijakan tersebut bisa besar pengaruhnya ataupun sedikit dan bahkan tidak berpengaruh sama sekali terhadap pemecahan masalah yang sedang dihadapi.

Kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang juga dapat kita lihat dari implementasinya. Implementasi kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang dapat kita lihat dari kegiatan yang dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) terminal, dalam melakukan pengelolahan dan perawatan terminal. Berhasil atau tidaknya implementasi kebijakan yang diemban UPTD terminal tersebut dapat dilihat dari dampak yang ditimbulkan setelah implementasi dilakukan.

Sehubungan dengan hal di atas maka, penulisan ini memiliki tujuan yaitu untuk, 1) mengetahui dan menggambarkan pelaksanaan kebijakan pemerintah kota Malang dalam hal pengelolahan terminal, 2)untuk mengetahui dan menggambarkan pemanfaatan terminal-terminal yang ada di kota Malang, khususnya terminal TlogoWaru kota Malang, 3)untuk mengetahui dan menggambarkan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi fungsi dari terminal, khususnya terminal TlogoWaru. Sedangkan yang menjadi fokus dari penulisan ini adalah, 1) pelaksanaan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah kota Malang dalam mengatur atau mengelolah terminal, 2) Pemanfaatan terminal Tlogowaru dalam rangka menjalankan fungsi-fungsinya, 3) serta hambatan-hambatan yang mempengaruhi pemfungsian terminal, khususnya terminal Tlogowaru.

Hasil dari penulisan ini adalah pelaksanaan kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang secara garis besar seudah berjalan dengan baik. Meskipun terdapat beberapa masalah dalam pengelolahan terminal, misalnya di terminal Tlogowaru, namun masalah tersebut tidak terlalu berdampak besar terhadap pelaksanaan pengelolahan terminal. Sedangkan untuk terminal Tlogowaru memang dalam pemanfaatannya kurang maksimal sehingga masalah transportasi umum di wilayah selatan kota Malang belum cukup teratasi dengan baik.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

SUMMARY

Antok Hariyadi, 2008**, The Policy Implementation of Station Management In Order to Facilitate Transportation on South Region of Malang City (Study on Tlogowaru Station of Malang City).** Supervisor : Drs. Abdullah Said M,Si.

Co-Supervisor : Drs. Riyanto M,hum

In such a public policy, implementation is an important factor to understand whether it has been done well or not. Implementation that we are talking about is the execution of a policy that has been made or a policy that is has been formulated. By seeing and understanding the implementation of a policy, the impact of it would be soon detected. The impact of such an implementation could have a great influence, tiny influence or even has no effect toward the solution of a problem that is being faced of.

We could either see the final result of an implementation, by scrutinizing the station management implementation of Malang city. The implementation of station management in Malang city could be seen from many activities which is done by the station UPTD (Unit Pelaksana Fungsi Dinas), in order to manage and maintain the station itself. Whether the implementation is done well or not by the UPTD, could be promptly seen by the impact after the implementation being implementated.

Based on that circumstances, the final goal of this research are to 1) understand and describe the implementation of policy that the Malang city government has created deal with the station management. 2) to realize and describe The use of those stations in Malang city. 3) to understand and desrcibe what factors are affecting the function of a station, especially station Tlogowaru Beside that, the focus of this research are 1) the implementation of policy that the government of Malang city has been done in managing the station. 2)the use of the station in order to perform its function. 3) and the boundaries that is affecting the function of the station, especially station Tlogowaru.

The result of this research is that the policy of station management basicly has been done quiet well. Even though there's couple problems occured in managemnent, but overall it doesnt greatly impact towards the station management. So far in Tlogowaru station, there is lack of implementation function so the solution of transportation problem in south region of Malang city generally hasn't well found.

TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan Majelis Penguji Skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada :

Hari	: Kamis
Tanggal	: 21 Pebruari 2008
Jam	: 10.00 WIB
Skripsi atas nama	: **Antok Hariyadi**
Judul	: **Implementasi Kebjakan Pengelolahan Terminal Dalam Rangka Mempermudah Akses Transportasi Umum Di Wilayah Selatan Kota Malang** (Studi pada Terminal Tlogowaru Malang)

DAN DINYATAKAN LULUS

MAJELIS PENGUJI

Drs. Abdullah Said, M.Si
Ketua

Drs. Riyanto, M.Hum
Anggota

Drs. Saleh Soeaidy, MS
Anggota

Drs. Imam Hardjanto, M.AP
Anggota

Daftar Gambar

No.	Judul Gambar	Hal
1.	*Model Of Implementation Proces*	12
2.	Bintang Lima Membuat Pelayanan Bermutu	23
3.	Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	44
4.	Bagan Struktur Organisasi UPTD Terminal	48

Daftar Tabel

No.	Judul Tabel	Hal
1.	Data Jumlah Penduduk Dan Tingkat Kepadatan Di Kota Malang	35
2.	Data Pembagian Wilayah Administratif Kota Malang	37
3.	Data Pembagian Terminal Beradasarkan Tipe Di Kota Malang	50
4.	Data Penggunaan Lahan Pada Terminal Di Kota Malang	51
5.	Data Restribusi Terminal Dan Prosentase Terhadap PAD Kota Malang	52
6.	Data Angkutan Umum (Mikrolet)Yang Keluar Masuk/Lewat Terminal Arjosari – Gadang	54
7.	Data Angkutan Umum (Mikrolet) Yang Keluar Masuk/Lewat Terminal Arjosari – Landungsari	55
8.	Data Angkutan Umum (Mikrolet) Yang Keluar Masuk/Lewat Terminal Gadang – Landungsari	56
9.	Data Jalur/Trayek Yang Tersedia Di Terminal Tlogowaru	57

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan Rahnat dan Hidayah-Nya, sehingga penulis pada akhirnya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Implementasi Kebijakan Pengelolahan Terminal Dalam Rangka Memepermudah Akses Transportasi Umum Di Wilayah Selatan Kota Malang (Studi Pada Terminal Tlogowaru Malang)" ini dengan baik. Skripsi ini adalah tugas akhir yang disusun sebagai syarat yang harus ditempuh untuk memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof. Dr. Suhadak, M.Ec. selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Prof. Drs. Solichin Abdul Wahab, M.A, P.hd selaku Ketua Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi.
3. Bapak Drs. Abdullah Said, M.Si. selaku Ketua Komisi Pembimbing I
4. Bapak Drs. Riyanto, M.Hum. selaku Dosen Pembimbing II
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Adminstrasi Universitas Brawijaya Malang
6. Segenap Staf dan Karyawan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang
7. Bapak Mohammad Rabidin selaku Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Malang
8. Kedua Orang Tuaku, beserta kakak dan adikku
9. Teman-teman sesama Mahasiswa Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang
10. Semua pihak yang telah membantu dalam mewujudkan terselesaikannya skripsi ini

Sebagai manusia biasa penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penulisan sripsi ini. Karenanya saran dan kritik sangat penulis harapkan agar penulisan skripsi ini menjadi lebih baik. Akhirnya semoga karya tulis ini memberikan sedikit manfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan.

Malang, Januari 2008

Penulis

DAFTAR ISI

MOTTO
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI
RINGKASAN iii
SUMMARY iv
KATA PENGANTAR v
DAFTAR ISI vi
DAFTAR GAMBAR viii
DAFTAR TABEL ix
Bab I Pendahuluan
A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 5
C. Tujuan Penelitian 6
D. Kontribusi Penelitian 6
E. Sistematika Penulisan 6
Bab II Tinjauan Pustaka
A. Kebijakan Publik 8
1) Pengertian Kebijakan Publik 8
2) Implementasi Kebijakan 10
B. Transportasi 14
1) Pengertian Transportasi 14
2) Tujuan Perencanaan Transportasi 15
3) Perencanaan Transportasi Sebagai sebuah Proses 17
C. Terminal 17
1) Pengertian Terminal 17
2) Kebijakan Pembangunan atau Pemindahan terminal 19
D. Pelayanan Publik 20
1) Teori Max Webber 24
2) Teori New Public Administration 25
3) Teori Good Governance 27
Bab III Metodologi Penelitian
A. Jenis penelitian 28
B. Fokus dan Situs penelitian 29
C. Sumber Data 30
D. Teknik Pengumpulan Data 30
E. Instrument Penelitian 31
F. Analisis Data 31

Bab IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan
A. Penyajian Data
1. Gambaran Umum Kota Malang 33
a) Keadaan Geografis Kota Malang 33
b) Keadaan Penduduk Kota Malang 34
c) Keadaan Sosial Budaya Kota Malang 35
d) Keadaan Transportasi Kota Malang 37
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang 39
a) Tupoksi Dinas Perhubungan Kota Malang 39
b) Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang 40
B. Penyajian Data Fokus
1. Kebijakan Pengelolahan Terminal Di Kota Malang 43
a) Kebijakan Pengelolahan Terminal Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Yang Diserahkan Kepada UPTD Terminal 43
b) Kebijakan Penyediaan Fasilitas Dan Usaha Penunjang Di Sekitar Terminal 48
c) Kebijakan Pembagian Terminal Berdasarkan Jalur/Trayek Kendaraan Angkutan Umum (Mikrolet) 51
2. Pemanfaatan Terminal Tlogowaru Malang 53
a) Fungsi Pokok Terminal 53
b) Fungsi Pendukung Lain 56
3. Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Dalam Pemanfaatan Terminal Di Kota Malang, Khususnya Terminal Tlogowaru .. 58
C. Analisis Dan Intepretasi Data
1. Kebijakan Pengelolahan Terminal Di Kota Malang 60
a) Kebijakan Pengelolahan Terminal Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Yang Diserahkan Kepada UPTD 60
b) Kebijakan Penyediaan Fasilitas Dan Usaha Penunjang Di Sekitar Terminal 63
c) Kebijakan Pembagian Terminal Berdasarkan Jalur/Trayek Kendaraan Angkutan Umum (Mikrolet) 66
2. Pemanfaatan Terminal Tlogowaru Malang 68
a) Fungsi Pokok Terminal 68
b) Fungsi Pendukung Lain 72
3. Faktor-Faktor Yang Dihadapi Dalam Pemanfaatan Terminal Di Kota Malang, Khususnya Terminal Tlogowaru 73

Bab V Penutup
A. Kesimpulan 79
B. Saran 83

Daftar Pustaka 86

Lampiran 88

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi dewasa ini merupakan salah satu kebutuhan yang cukup penting bagi banyak kota besar di Indonesia. Tersedianya transportasi umum yang memadai di kota-kota besar merupakan kebutuhan dari sebagian besar warga masyarakatnya. Aktivitas sehari-hari seperti perekenomian, pendidikan, dan pemerintahan dapat berjalan dengan lancar jika ditunjang dengan tersedianya transportasi umum yang memadai. Semakin kompleks aktivitas sehari-hari masyarakat, maka menuntut pemenuhan transportasi yang baik pula. Sebaliknya, jika transportasi umum yang ada kurang mampu menjawab tuntutan masyarakat dengan tidak bisa menyediakan transportasi yang memadai bagi berbagai aktivitas masyarakat dan pemerintah, maka hal tersebut bisa menimbulkan masalah bagi kebanyakan kota besar.

Sayangnya transportasi umum yang cukup memadai tidak dapat seluruhnya menjangkau wilayah perkotaan. Di banyak kota besar sering terjadi permasalahan konsentrasi baik itu masalah ekonomi, pemukiman, pendidikan, dan pemerintahan. Pusat konsentrasi yang juga merupakan pusat keramaian dan juga aktivitas masyarakat kota dan pemerintahan, biasanya terletak di tengah atau pusat kota. Daerah perkotaan yang letaknya agak jauh dari pusat atau tengah kota serta daerah pinggiran kota biasanya sepi dari keramaian. Imbasnya adalah sarana transportasi umum yang memadai cukup sulit di daerah pinggiran kota tersebut. Dan pada akhirnya perkembangan kota menjadi terpusat dan tidak merata, karena pembangunan hanya terjadi di pusat sementara di daerah pinggiran aktivitas pembangunannya menjadi terlambat.

Disamping penyediaan transportasi umum yang memadai untuk menunjang aktivitas masyarakat dan pemerintah sehari-hari, perlu juga ditunjang dengan sarana dan prasarana. Sarana dan prasarana seperti rambu-rambu lalu lintas yang memadai dan dapat menjangkau seluruh wilayah, seyogyanya terdapat di pusat maupun di pinggiran kota. Disamping itu jalan raya yang baik juga diperlukan untuk menunjang transportasi umum yang

memadai. Dan salah satu sarana dan prasarana transportasi darat lain yang penting eksistensinya adalah terminal. Adanya terminal-terminal berfungsi untuk keluar masuknya angkutan umum dan juga untuk menarik perhatian bagi para penumpang. Fungsi terminal tersebut sesuai dengan penjelasan dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu :

> " Terminal merupakan salah satu sarana dan prasarana umum yang sangat diperlukan sebagai pelayanan umum, antara lain menyediakan tempat mangkal untuk kendaraan angkutan penumpang umum, tempat untuk calon penumpang, tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dengan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat peripndahan intra dan antar transportasi".

Jika terminal-terminal yang ada dapat menjalankan fungsinya dengan baik, maka pada akhirnya akan menciptakan suatu keramaian karena padatnya aktivitas baik itu aktivitas keluar-masuknya penumpang dan juga angkutan umum.

Dalam pembangunan terminal perlu juga mendapat perhatian yaitu pemilihan lokasi yang tepat dan strategis agar mudah dijangkau oleh penumpang serta menarik perhatian dari angkutan umum. Seyogyanya pendirian sebuah terminal terletak tidak terlalu jauh dari suatu pusat keramaian seperti pasar, kantor pemerintahan, sekolahan, pemukiman penduduk, ataupun fasilitas umum lainnya seperti tempat olah raga. Dengan demikian terminal dapat berfungsi dengan baik karena dapat menarik banyak penumpang yang secara otomatis juga menarik perhatian dari angkutan umum, sebagai akibat dari padatnya aktivitas yang dilakukan masyarakat di sekitar terminal. Dan jika kondisi yang seperti tersebut di atas dapat terjadi maka terminal tidak hanya bermanfaat bagi lancarnya arus transportasi umum pada khususnya, tapi juga bisa memberikan manfaat lain pada masyarakat sekitar misalnya berjualan barang-barang keperluan penumpang angkutan umum. Manfaat yang diberikan oleh berfungsinya terminal dengan baik pada akhirnya dapat menciptakan hubungan timbal balik yang saling

menguntungkan yaitu, lancarnya arus transportasi umum yang menjangkau seluruh wilayah pada khususnya dan merupakan suatu peluang ekonomi bagi masyarakat di sekitar terminal.

Di kota Malang sendiri juga terdapat beberapa terminal yang terletak di berbagai sudut kota agar dapat melayani dan menjangkau seluruh wilayah kota. Namun demikian tidak semua terminal yang ada di kota Malang berfungsi dengan baik. Beberapa terminal yang terletak di wilayah selatan kota Malang yang juga merupakan pinggiran kota tidak dapat berfungsi dengan baik sehingga tidak bisa memberikan manfaat yang berarti bagi kelancaran arus transportasi umum yang melayani dan menjangkau wilayah tersebut. Wilayah selatan kota Malang yang letaknya cukup jauh dari pusat kota atau pemerintahan dibandingkan dengan sudut kota Malang yang lainnya, masih cukup sulit dan sedikit yang terjangkau oleh layanan transportasi umum. Keberadaan terminal di wilayah tersebut tidak dapat menimbulkan manfaat yang berarti sebagai konsekuensi dari terminal itu sendiri yang tidak berfungsi seperti semestinya. Kondisi demikian salah satunya disebabkan oleh pembangunan terminal baru yang berorientasi proyek bukan program. Dari lima jalur angkutan umum hanya satu jalur yang keluar masuk terminal, yang lainnya hanya kadang-kadang saja yang masuk terminal, dan ada yang tidak pernah masuk terminal sama sekali (Jawa Pos, 17 Maret 2007). Kurang tepatnya orientasi dalam pembangunan terminal baru tersebut yang setidaknya dapat kita jadikan penyebab pertama ketidakberhasilan terminal berfungsi dan memberikan manfaat yang optimal.

Melihat fenomena yang demikian Pemerintah Kota Malang melakukan beberapa langkah untuk menggerakan aktivitas masyarakat sekitar terminal. Misalnya didirikannya pusat-pusat keramaian yang baru seperti pembangunan gelanggang olah raga rakyat (GOR) Ken Arok, pembangunan SMP 22 dan juga pembangunan pusat pemerintahan seperti kantor kelurahan yang letaknya cukup berdekatan dengan terminal. Di wilayah tersebut juga telah berdiri pabrik-pabrik misalnya pabrik rokok. Pembangunan pusat-pusat keramaian yang baru tersebut salah satu tujuannya adalah menggiatkan aktivitas

masyarakat sekitar wilayah terminal sehingga menarik perhatian angkutan umum untuk melalui wilayah tersebut. Disamping pembangunan pusat-pusat keramaian yang baru, untuk mempermudah akses menuju ke terminal dan pusat-pusat keramaian baru tersebut dibangunlah sarana dan prasarana penunjang yang lainnya seperti jalan raya yang layak (jalan tembus) dan pendirian stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) baru di wilayah tersebut. Langkah-langkah yang telah diambil pemerintah kota Malang tersebut dapat kita nilai sebagai suatu upaya untuk memperlancar akses transportasi umum yang melayani dan menjangkau kawasan timur kota Malang yang selama ini belum cukup memadai.

Langkah-langkah yang telah dilakukan oleh pemerintah kota Malang untuk menanggapi kondisi yang demikian, pada kenyataannya masih kurang bisa memberikan hasil yang cukup baik. Meskipun telah dilakukan beberapa pembangunan untuk menciptakan kondisi yang diinginkan, hal itu masih belum mampu membuat terminal berfungsi dengan cukup baik. Adanya pusat keramaian yang baru seperti GOR Ken Arok masih belum cukup mampu menarik perhatian masyarakat untuk menuju kesana dengan menggunakan sarana transportasi umum yang ada. Tidak adanya perubahan situasi meskipun telah dilakukan langkah-langkah perbaikan pada gilirannya juga membuat transportasi umum yang menjangkau wilayah tersebut menjadi enggan melewatinya karena sepinya penumpang dan terminal yang ada tetap sepi.

Kurang berfungsinya terminal yang ada juga memberikan akibat tersendiri terhadap keberadaanya. Karena sepinya aktivitas yang dilakukan membuat terminal yang kurang berfungsi kurang mendapat perhatian baik dari masyarakat maupun pemerintah. Hanya ada petugas yang menarik restribusi terhadap angkutan umum yang masuk terminal. Tidak ada petugas kebersihan yang melakukan perawatan terhadap terminal. Hal ini membuat kondisi bangunan terminal menjadi kotor, tidak terawat dengan baik, dan pada akhirnya terdapat banyak kerusakan bangunan terminal di sana-sini. Jumlah uang yang dikeluarkan untuk pembangunan terminal-terminal tersebut menjadi sia-sia karena tidak memberikan manfaat yang berarti. Tidak seperti

terminal-terminal lain yang berfungsi dengan baik, tidak adanya peluang ekonomi yang dioptimalkan oleh keberadaan terminal membuat masyarakat tidak memperhatikan keberadaanya. Dengan kata lain terminal yang sudah dibangun dengan biaya yang cukup banyak, selanjutnya tidak mendapat perhatian dan perawatan secara berkelanjutan dari pemerintah kota Malang. Dan kondisi ini diperparah dengan tidak adanya perhatian dari masyarakat sekitar untuk menjaga dan merawat terminal yang sudah ada.

Terminal yang kurang berfungsi dengan baik itu selanjutnya membuat sulitnya akses transportasi umum di wilayah selatan kota Malang. Keberadaan terminal tersebut yang didukung sarana dan prasarana penunjang lainnya tidak mampu merubah situasi yang sudah ada menjadi lebih baik. Masyarakat yang keluar dan menuju wilayah selatan kota Malang lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi karena cukup sulit mendapatkan transportasi umum yang melayani dan menjangkau sampai ke sana,. Situasi ini membuat wilayah selatan kota Malang menjadi sepi dan rawan terhadap tindakan kejahatan. Pada akhirnya kondisi yang demikian membuat pembangunan di wilayah selatan kota Malang agak terlambat dan tertinggal dari wilayah lain di kota Malang.

Melihat kenyataan yang demikian, cukup menarik untuk mengetahui mengapa hal tersebut bisa terjadi. Karenanya penulis ingin mengadakan penelitian secara mendalam untuk mengetahui penyebab-penyebabnya, dan juga dalam rangka penyelesaian skripsi dengan judul **"Implementasi Kebijakan Pengelolahan Terminal Dalam Rangka Mempermudah Akses Transportasi Umum Di Wilayah Selatan Kota Malang (Studi Pada Terminal Tlogowaru Malang)".**

B. Rumusan Masalah

Melihat kondisi yang ada, permasalahan yang akan diamati oleh peneliti adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang?
2. Bagaimana pemanfaatan terminal TlogoWaru kota Malang?

3. Hambatan-hambatan apa saja yang mempengaruhi fungsi dari terminal, khususnya terminal TlogoWaru di kota Malang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam pelaksanaan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menggambarkan pelaksanaan kebijakan pemerintah kota Malang dalam hal pengelolahan terminal
2. Untuk mengetahui dan menggambarkan pemanfaatan terminal-terminal yang ada di kota malang, khususnya terminal TlogoWaru kota Malang
3. Untuk mengetahui dan menggambarkan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi fungsi dari terminal, khususnya terminal TlogoWaru

D. Kontribusi Penelitian

Dengan dilaksanakannya penelitian ini, diharapkan dapat bermanfaat bagi kepentingan berbagai pihak yaitu :

1. Secara praktis :

Diharapkan dengan penelitian ini bisa memberikan masukan kepada Pemerintah Kota Malang dalam menagatasi permasalahan yang dihadapi terutama masalah yang terjadi di terminal Tlogowaru dan Mulyorejo

2. Secara akademis :

Diharapkan dengan penelitian ini diharapkan bisa memberikan masukan terhadap pengembangan ilmu administrasi public pada umumnya, dan berguna bagi mahasiswa lain yang melakukan penelitian dengan tema yang sama.

E. Sistematika Penulisan

Dalam penulisan penelitian ini akan dibagi menjadi lima (5) bab yang dalam masing-masing terdiri dari beberapa sub bab. Secara terperinsi lima (5) tersebut adalah sebagai berikut :

Bab I : Akan mmebahas mengenai penadahulauan yang terdiri dari beberapa sub bab yaitu latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II : Akan membahas mengenai tinjauan pustaka yang terdiri dari beberapa sub bab yaitu megulas mengenai kebijakan public, transportasi, terminal, dan pelayanan public.

Bab III : Akan membahas mengenai metode penelitian yang terdiri dari beberapa sub bab yaitu jenis penelitian, focus penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrument penelitian dan analisis data.

Bab IV : Akan banyak membicarakan mengenai pembahasan dati hasil penelitian yang telah dilakukan.

Bab V : Akan membahas mengenai kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan dan saran-saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Publik

1) Pengertian Kebijakan Publik

Dalam penelitian ini tidak bisa dilepaskan dari pengertian kebijakan public. Hal ini dikarenakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap keberadaan terminal tersebut merupakan suatu kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah.

Menurut Kent E Portney *"Public policynot as product of government action but as political proses"*(materi perkuliahan kebijakan publik Drs. Abdullah Said, M.Si). Pernyataan trsebut dapat menunjukkan bahwa kebijakan public tidak semata sesuatu yang dibuat oleh pemerintah, tapi merupakan suatu produk yang dihasilkan dari suatu proses politik. Masih Menurut Kent E Portney terdapat empat proses dalam pembuatan kebijakan public tersebut, yaitu :

a) Pemunculan dan pembentukan masalah kebijakan "*problem formulation"*
b) Perumusan kebijakan *"policy formulation"*
c) Penerimaan dan pengadopsian kebijakan *"policy adoption"*
d) Pelaksanaan kebijakan *"policy implementation"*
e) Peniliaian dan evaluasi kebijakan *"policy evaluation"*

Kent E Portney juga menjelaskan bahwa kebijakan adalah sebagai *"public policy defined as what the governments should do in the future."* Pendekatan ini mendefinisiskan kebijakan public sebagai apa yang seharusnya dilakukan oleh pemerintah di masa yang akan datang.

United Nations dalam Wahab (2005:2) menyebutkan bahwa makna kebijaksanaan adalah berupa deklarasi mengenai suatu dasar pedoman bertindak, suatu arah tindakan tertentu, suatu program mengenai aktifitas-aktifitas tertentu atau rencana tetrentu. Masih dalam Wahab (2005:2) James E Anderson (1978) merumuskan kebijaksanaan sebagai prilaku dari sejumlah actor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pendapat lain oleh Amara Raksastya dalam Islamy (2001:17) yang mengemukakan kebijaksanaan

sebagai suat taktik dan strategi yang diarahkan uantuk mencapai suatu tujuan. Sedangkan menurut Dye (1981:3) mendefinisikan kebijaksanaan negara sebagai *"is whatever government choose to do or not to do"* (apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). Namun menurut Wahab (2005:4) berpendapat bahwa sekalipun definisi Dye tersebut cukup akurat, namun sebenarnya tidak cukup memadai untuk mendefinisikan kebijakan Negara (public), sebab kemungkinan terdapat perbedaan yang besar antara apa yang diinginkan oleh pemerintah dengan senyatanya yang mereka lakukan.

Definisi lain yang cukup signifikan tentan kebijakan public ini disampaikan oleh W.I Jenkins dalam Wahab (2005:4) adalah kebijaksanaan Negara *"a set of interrelated decisions taken by political actors or group of actors concerning the selection of goals and the means of achieving them whitin a specified situation where decisions should, in principle be whitin the power of these actors to achieve."* (serangkaian keputusan yang diambil oleh actor-aktor politik atau kelompok actor berkenaan dengan pemilihan berbagai tujuan dan maksud dari pencapaian tujuan diantara situasi yang spesifik dimana keputusan pada prinsipnya berada di antara kekuasan para actor tersebut unutk pencapaianya).

Agar lebih memahami kebijaksanaan public sebagai suatu tindakan yang mengarah pada tujuan, maka Wahab (2005:7) membagi kebijaksanaan public dalam beberapa kategori yaitu :

a. Tuntutan kebijaksanaan, adalah tuntutan atau desakan yang ditujukan kepada pejabat-pejabat pemerintah yang dilakukan oleh actor-aktor lain, baik swasta atau kalangan pemerintah sendiri dalam system politik untuk melakukan tindakan tertentu atau sebaliknya untuk tidak berbaut sesuatu terhadap masalah tertentu,
b. Keputusan kebijaksanaan, adalah keputusan-keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah yang dimaksudkan untuk memberikan keabsahan, kewenangan, atau memberikan arah terhadap pelaksanaan kebijaksanaan Negara,

c. Pernyataan kebijaksanaan, adalah pernyataan resmi atau artikulasi (penjelasan) mengenai kebijaksanaan Negara tertentu,
d. Keluaran kebuijaksanaan, merupakan wujud kebijaksanaan Negara yang paling dapat dilihat dan dirasakan karena menyangkut hal-hal yang senyatanya dilakukan merealisasi apa yang telah digariskan dalam keputusan-keputusan dan pernyataan-pernyataan kebijaksanaan.

Kebijakan public menurut Nugroho (2006:31) juga dapat dikelompokkan menjadi tiga yaitu :

a. Kebijakan public yang bersifat makro/umum/mendasar, yaitu seperti undang-undang dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945
b. Kebijakan public yang bersifat meso/menengah/penjelas pelaksanaan kebijakan ini dapat berbentuk peraturan menteri, surat edaran menteri, peraturan gubernur, peraturan walikota dan peraturan bupati. Kebijakan ini dapat pula berbentuk surat keputusan bersama atau surat keputusan bersama antara menteri, gubernur, dan walikota atau bupati.
c. Kebijakan public yang bersifat mikro, adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan di atasnya. Bentuk kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat public di bawah menteri, gubernur, gubernur, walikota atau bupati.

Kebijakan public juga mempunyai cirri-ciri tertentu seperti yang disebutkan oleh Wahab (1990:5) yaitu :

> “cirri-ciri khusus yang melekat pada kebijaksanaan-kebijaksanaan Negara bersumber pada kenyataan bahwa kebijaksanaan itu dirumuskan oleh apa yang oleh David Easton disebut sebagai orang-orang yang memiliki wewenang dalam system politik, yaitu para tetua adat, para ketua suku, para eksekutif, para legislator, para hakim, para administrator, para monarki, dan sebagainya”.

2) Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan public menurut Daniel Mazmanian dan Paul A Sabatier dalam Agustino (2006:139)

> “merupakan pelaksanaan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan.

> Lazimnya keputusan tersebut mengidentifikasikan masalah yang ingin diatasi menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasi."

Masih menurut Agustino, menyimpulkan bahwa esensi dari implementasi kebijakan public adalah menyangkut tiga hal yaitu adanya tujuan atau sasaran kebijakan, adanya aktifitas atau kegiatan pencapaian tujuan, dan adanya hasil kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Keberhasilan implementasi dapat diukur dari proses implementasi kebijakan itu sendiri dan pencapaian tujuan hasil akhir (*output*), yaitu tercapainya atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin dicapai.

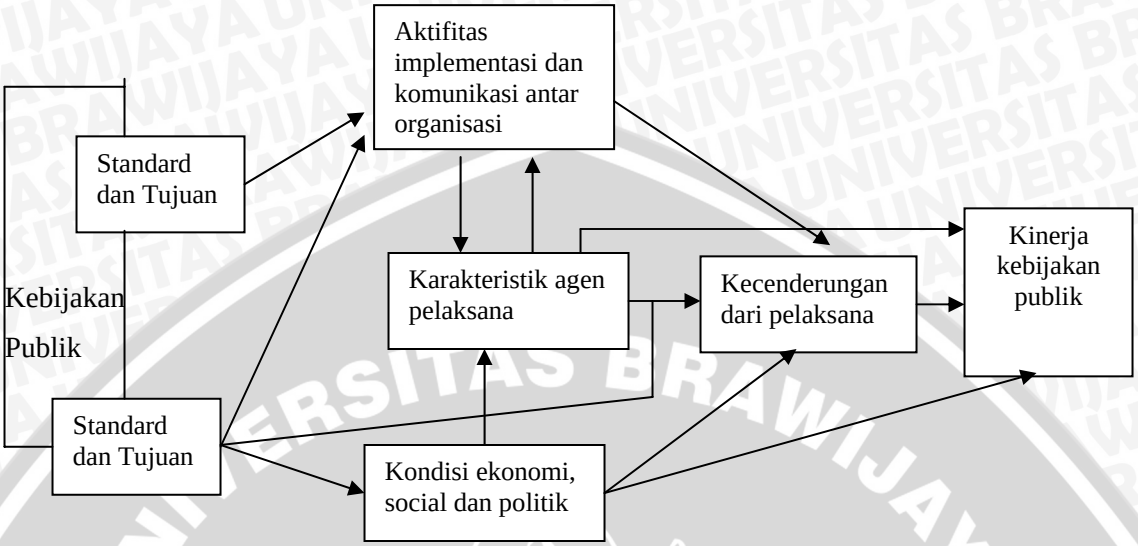
Sedangkan masih menurut Daniel A Mazmanian dan Paul A Sabatier (1979) dalam Wahab (2005:65) makna implementasi kebijaksanaan:

> "Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah program yang dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan focus perhatian implementasi kebijaksanaan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman kebijaksanaan Negara, yang mencakup baik usaha-usaha mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat atau dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian"

Masih dalam Wahab (2005:64) yang dikutip dari kamus Webster yang merumuskan secara pendek bahwa *"to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu), *to give practical effect* (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu). Dari pengertian di atas dapat kita ketahui bahwa implementasi merupakan pelaksanaan kebijakan setelah tersdianya sarana dan prasarana yang mendukung pelaksanaan implemntasi kebijakan tersebut. Dan pada akhirnya akan menimbulkan akibat tertentu dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan dari pengertian implementasi di atas bahwa, implementasi dapat dilaksanakan jika tersedia sarana dan prasarana pendukung, tanpanya implemetasi tidak dapat berjalan. Hal inilah yang menjadi kelemahan pengertian di atas.

Gambar 1

Model of the policy implementation process



sumber : Donald Van Metter dan Karl Van Horn dalam Agustino (2006:144)

Beberapa model implementasi kebijakan public untuk semakin memperjelas konsepsi mengenai makna implementasi kebijakan yaitu :

a) The Top Down Approach oleh Brian W Hogwood dan Lewis A Gun.

Dalam model ini, untuk dapat mengimplementasikan kebijakan secara sempurna (*perfect implementation*) maka diperlukan syarat-syarat sebagai berikut:

1) Kondisi eksternal yang dihadapi oleh badan atau instansi pelaksana tidak akan menimbulkan gangguan atau kendala yang serius,
2) Untuk pelaksanaan program tersedia waktu dan sumber-sumber yang cukup memadai,
3) Perpaduan sumber-sumber yang diperlukan benar-benar tersedia,
4) Kebijakan yang akan diimplementasikan didasari oleh suatu hubungan kasualitas yang andal,
5) Hubungan kasualitas bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai hubungannya,
6) Hubungan saling ketergantungan harus kecil,
7) Pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan,

8) Tugas-tugas terperinci dan ditempatkan pada urutan yang tepat,
9) Komunikasi dan koordinasi yang sempurna,
10) Pihak-pihak yang memiliki wewenang kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan-kepatuhan yang sempurna.

b) A Model of Policy Implementation Pocess (Model Proses Implementasi Kebijakan) oleh Van Meter dan Van Horn

Dalam model ini implementasi kebijakan dipandang sebagai prosedur-prosedur yang meliputi konsep-konsep seperti perubahan, control, dan kepatuhan bertindak. Model kebijakan ini juga mempunyai variable yang saling terkait, diantaranya :

1) Ukuran dan tujuan kebijakan,
2) Sumber-sumber kebijakan,
3) Ciri-ciri atau sifat instansi pelaksana,
4) Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan,
5) Lingkungan ekonomi, social, politik

c) A Frame Work forImplementation Analysis (Kerangka Analisis Implementasi) oleh Daniel Mazmanian dan Paul A Sabatier

Dalam model ini terdapat variable-variabel yang mempengaruhi tercapainya tujuan-tujuan formal pada keseluruhan proses implementasi. Variable-variabel yang dimaksud dapat diklasifikasikan menjadi tiga teori dasar, yaitu :

1) Mudah tidaknya masalah yang akan digarap dikendalikan,
2) Kemampuan keputusan kebijakan untuk mensturkturkan secara tepat proses implementasinya,
3) Pengaruh langsung pelbagai variable politik terhadap keseimbangan dukungan bagi tujuan yang termuat dalam keputusan kebijakan tersebut.

Dalam implementasinya menurut Islamy (2004:144) ada beberapa hal yang menyebabkan tidak tercapainya tujuan dari kebijakan public, yaitu :

a. Tersedianya sumber-sumber yang terbatas, baik tenaga, waktu, materiil, dan sebagainya,
b. Kesalahan dalam mengadministrasikan kebijkan-kebikakan Negara,

c. Sedikitnya factor-faktor yang dipertimbangkan, sedangkan problem-problem public sering kali timbul karena adanya pelbagai factor,
d. Implementasi kebijakan public dilaksanakan tidak sesuai dengan petunjuk pelaksanaan,
e. Adanya kebijakan Negara yang mempunyai tujuan bertentangan satu sama lain,
f. Adanya usaha untuk memecahkan beberapa masalah tertentu yang memakan biaya besar dari masalah itu sendiri,
g. Banyaknya problem-problem public yang tidak dapat dipecahkan secara tuntas,
h. Terjadinya perubahan sifat permasalahan ketika kebijakan sedang dirumuskan atau dilaksanakan,
i. Adanya masalah baru yang lebih menarik dan dapat mengalihkan perhatian orang dari masalah yang telah ada.

B) Transportasi

1) Pengertian Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu obyek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini obyek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu Miro (2004:4). Karena dalam pengertian di atas terdapat kata-kata usaha, berarti trasnportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan di mana dalam proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Alat-alat pendukung lancarnya proses transportasi tersebut bisa berupa kendaraan umum untuk mengangkut penumpang umum, jalan-jalan raya, rambu-rambu lalu lintas, dan juga tersedianya terminal.

Masih menurut Miro (2004:5) terdapat standar kuantitas dan kualitas alat pendukung yang dapat diidentifikasikan melalui pertanyaan sebagai berikut :

1) Aman, Apakah obyek yang diangkut aman selama proses perpindahan dan mencapai tujuan dalam keadaan utuh, tidak rusak atau hancur?
2) Cepat, Apakah obyek yang diangkut dapat mencapai tujuan sesuai dengan batasan waktu yang telah ditentukan?
3) Lancar, Apakah selama proses perpindahan, obyek yang diangkut tidak mengalamin hambatan atau kendala?
4) Nyaman, Apakah selama proses perpindahan, obyek yang diangkut terjaga keutuhannya dan situasi bagi sang pengangkut menyenagkan?
5) Ekonomis, Apakah proses perpindahan tidak memakan biaya yang tinggi dan merugikan obyek yang diangkut?
6) Terjamin kesediannya, Alat pendukung selalu tersedia kapan saja obyek yang diangkut membutuhkannya, tanpa mempedulikan waktu dan tempat.

Dalam ilmu trasportasi, alat pendukung ini diistilahkan dengan system transportasi yang di dalamnya mencakup beberapa unsur (subsistem) sebagai berikut Miro (2004:5) :

1) Ruang untuk gerak (jalan),
2) Tempat awal/akhir pergerakan (terminal),
3) Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun),
4) Pengelolahan, yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya).

Berfungsinya alat pendukung proses perpindahan ini sesuai dengan yang diinginkan, tidak dapat terlepas dari kehadiran seluruh subsistem tersebut di atas secara sererntak. Masing-masing unsur ini tidak dapat hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, kesemuanya harus terintegrasi secara serentak. Jika salah satu unsur (subsistem) pendukung tersebut tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (system transportasi) tidak dapat bekerja dan berfungsi.

2) Tujuan Perencanaan Transportasi

Dari waktu ke waktu obyek yang diangkut selalu bertambah, hal ini oleh Miro (2004:6) disebabkan terjadinya :

1) Pertambahan penduduk,
2) Pertambahan urbanisasi,

3) Pertambahan produksi barang-barang ekonomi,
4) Pertambahan pendapatan/kesejahteraan,
5) Perkembangan wilayah,
6) Pertumbuhan pusat-pusat kegiatan,
7) Pertambahan keinginan untuk melakukan perjalanan.

Adanya pertambahan beban tersebut dengan sendidirnya akan menuntut pertambahan alat pendukungnya (sarana Transportasi). Jika hal tersebut tidak dapat diantisipasi sejak dini, di masa mendatang dapat menjadi masalah yang tidak kita inginkan yaitu, terjadinya ketidakseimbangan antara kebutuhan transportasi dengan ketersediaan alat pendukung proses perpindahan. Persoalan ini jelas akan menimbulkan akibat berantai yang rumit dan kompleks diantaranya, kemacetaan, kecelakaan, kesemrawutan lalu lintas, sulitnya suatu wilayah berkembang, tingginya biaya ekonomi, dan lain sebagainya.

Akhirnya suatu kawasan di kota seperti pusat pemerintahan, pusat industri dan bisnis dan pemukiman akan menjadi kawasan mati yang tidak bisa didiami. Dan untuk mengantisiapsi hal-hal yang tidak dinginkan tersebut dilakukanlah tindakan-tindakan berupa perencanaan dan pengembangan alat pendukung proses pindah (system transportasi) demi mencapai mencapai kondisi ideal. Artinya tujuan dari perencanaan trasnportasi dapat diformulasikan, seperti yang diungkapkan oleh Miro (2004:7) :

1) Mencegah masalah yang tidak dinginkan yang diduga akan terjadi pada masa yang akan datang (tindakan preventif),
2) Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada (*problem solving*),
3) Melayani kebutuhan transportasi (*demand of transport*) seoptimum dan seseimbang mungkin.
4) Mempersiapkan tindakan/kebijakan untuk tanggap pada keadaan di masa depan,
5) Mengoptimalkan penggunaan daya dukung (sumber daya) yang ada, yang juga mencakup penggunaan dan yang terbatas seoptimal mungkin, demi

mencapai tujuan atau rencana yang maksimal (daya guna dan hasil guna yang tinggi).

3. Perencanaan Transportasi Sebagai Sebuah Proses

Dalam proses perencanaan, kita memerlukan perhitungan awal dan analisis karena dalam mencapai tujuan, kita dibatasi oleh daya dukung dari sumber daya yang kita miliki. Kesalahan dalam menggunakan sumber-sumber daya tersebut akan mengakibatkan kerugian yang besar, padahal peluang menggunakannya hanya satu kali. Maka perencanaan transportasi sebagai sebuah proses dapat diidentifikasikan sebagai berikut :

1) Memerlukan skala waktu dan pentahapan,
2) Memerlukan perhitungan dan analisis secara rasional,
3) Memerlukan proses perulangan (umpan balik),
4) Memerlukan evaluasi untung-rugi,
5) Memerlukan kondisi mendukung seperti koordinasi, integrasi, dan fleksibel terhadap perkembangan, Miro (2004:9).

Perencanaan transportasi sebagai sebuah proses juga dapat diaktakan sebagai adanya kegiatan pengelolahan (pemrosesan) suatu atau beberapa masukan/input untuk memperoleh suatu atau beberapa keluaran/output.

C) Terminal

1) Pengertian Terminal

Sebelum memahami pengertian tentang terminal perlu terlebih dahulu memahami arti dari sarana dan prasarana, karena terminal merupakan salah satu sarana dan prasarana umum yang disediakan untuk pelayanan di bidang lalu lintas dan trasportasi.

Manurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989:699-709) pengertian sarana adalah : “segala sesuatu yang dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, alat, media.” Sedangkan pengertian prasarana adalah : ”segala yang merupakan penunjang terselenggaranya prosedur (usaha pembangunan atau proyek dan sebagainya).” Menurut Siagian (1992:5-6) : “sarana dan prasarana adalah segala sesuatu yang bisa dimanfaatkan

sedemikian rupa sehingga diperoleh manfaat yang maksimal mengingat tujuan organisasi yang ingin dicapai pada dasarnya tidak terbatas." Salah satu sarana dan prasarana transportasi darat yang penting eksistensinya adalah terminal.

Menurut penjelasan dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa :

> "Terminal merupakan salah satu sarana dan prasarana yang sangat diperlukan sebagai pelayanan umum antara lain menyediakan tempat mangkal untuk kendaraan angkutan kendaraan umum, tempat untuk calon penumpang, tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk mengendalikan lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda moda teransportasi."

Sesuai dengan fungsi tersebut maka dalam permbangunan terminal perlu memprtimbangkan antara lain lokasi, tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduan dengan moda transportasi lain. Disamping itu seperti yang tercantum dalam pasal 51 ayat 1 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa : "Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan pada pemerintah daerah."

Menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terminal adalah :

"Prasarana jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatanagan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi". Sedangkan menurut Soekanto (1984:124) yang dimaksud terminal angkutan adalah "untuk mengatur lalu lintas dari dan ketujuan sebaik-baiknya dengan jalan berpindah ke alat angkutan lain."

Berdasarkan beberapa pengertian di atas tersebut, dapat dikatakan bahwa terminal merupakan suatu bangun pemerintah yang pengelolahan, pengaturan, pemeliharaan dan pengembangannya diserahkan kepada daerah sehingga arus kedatangan dan keberangkatan penumpang dan angkutan umum serta lalu lintas dapat berjalan dengan baik dan lancar.

2) Kebijakan Pembangunan atau Pemindahan Terminal

Dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 9 ayat 1-3 disebutkan bahwa :

> "Di tempat-tempat tertentu dapat dibanmgun dan diselenggarakan terminal, yaitu untuk menunjang mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya kertepautan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Penyelenggaran terminal tersebut dilakukan oleh pemerintah. Pembangunan terminal sebagaimana dimaksud dilaksanakan oleh pemerintah dan dapat mengikutsertakan badan hukum Indonesia."

Di samping fungsi pokoknya tersebut disekitar terminal juga dimungkinkan dilakukannya kegiatan usaha penunjang. Dalam penjelasan pasal 10 ayat 1 dan 2 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa :

> "Kegiatan usaha penunjang dimaksud di atas antara lain dapat berupa usaha pertokoan, perkantoran, restaurant, sepanjang usaha penunjang tersebut tidak mengganggu fungsi pokok terminal. Ketentuan bahwa kegiatan dimaksud dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia dan warga Negara Indonesia, dimaksudkan untuk memberikan kesempatan warga Negara Indonesia dan badan hukum Indonesia berperan serta dalam kegiatan usaha penunjang terminal dalam rangka memberikan kemudahan kepada para pengguna jasa."

Kebijakan pembangunan ataupun pemindahan sebuah terminal ada hubungannya dengan perkembangan pemabangunan di sebuah kota. Perkembangan kota sendiri menurut Duldjoeni (1985:13-14) berpendapat bahwa perkembangan masyarakat kota didorong oleh banyak factor. Factor-faktor pendorong tersebut antara lain adalah :

1) Pertumbuhan penduduk kota itu sendiri,
2) Penemuan mesin tenaga uap ditamabah lagi dengan penggunaan modal yang besar dalam usaha dagang dan industri,
3) Peranan transportasi,
4) Kesempatan kerja yang luas,

5) Fasilitas kebutuhan yang lebih banyak tersedia,

Berkaitan dengan perkembanagan kota, dalam Keputusan Mentri Dalam Negeri Nomor 59 Tahun 1988 tentang petunjuk pelaksanaan pengembangan kota, ditegaskan bahwa :"Maksud dari rencana kota adalah tersedianya suatu rencana kota yang mantap dan sifatnya operasional dan sifatnya mengikat baik bagi pemerintah daerah termasuk instansi vertical, maupun bagi warganya untuk dipatuhi, agar rencana kota seperti yang dimaksud dalam ayat 1 dipatuhi dan diberi peran serta, maka perencanaan kota haruslah memperhatikan aspirasi warga kota."

D) Pelayanan Publik

Pelayanan secara terpisah oleh Boediono (2003:60) adalah suatu proses bantuan kepada orang lain dengan cara-cara tertentu yang memerlukan kepekaan dan hubungan interpersonal agar terciptanya kepuasan dan keberhasilan. Setiap pelayanan menghasilkan produk baik berupa barang atau jasa. Hasil pelayanan berupa jasa tidak dapat diinvetarisasi, tidak dapat ditumpuk atau digudangkan, melainkan hasil tersebut diserahkan langsung kepada pelanggan atau konsumen. Dalam hal pelayanan tidak optimal maka pelayanan tidak dapat diulangi, karena pelayanan diberikan secara langsung kepada pelanggan.

Sedangkan pengertian public adalah orang banyak atau umum. Maka dalam memberikan pelayan public kepada masyarakat menurut Siagian (1992:131-134) aparatur pemerintah harus berpegang pada sikap, tindakan serta prilaku yang :

1) Dasar hukumnya jelas,
2) Hak dan kewajiban warga Negara yang dilayani dinyatakan secara terbuka,
3) Bentuk akhir pelayanan diketahui dan disepakati bersama,

4) Pelayanan yang diberikan dengan cermat akurat dan ramah,
5) Interaksi berlangsung secara rasional dan obyektif.

Dengan demikian dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelayanan public menurut Boediono (2003:59) adalah pelayanan yang dilakukan oleh birokrasi atau lembaga lain yang tidak termasuk badan usaha swasta yang tidak berorientasi pada laba (*profit*). Pelayanan ini dapat juga disebut dengan pelayanan umum, dimana yang diharapkan dalam pelayanan ini adalah pelayanan yang bermutu atau prima. Dalam kamus besar bahasa Indonesia (1989:504) disebutkan bahwa pelayanan adalah :

1) perihal/cara melayani, hal ini menitikberatkan pada bagaimana pelayanan itu diberikan

2) servis atau jasa, hal ini menunjukkan pada apakah pelayanan itu,

3) kemudahan yang diberikan sehubungan dengan jual beli barang atau jasa merupakan maksud atau tujuan dari pelayanan itu.

Kemudian menurut Moenir (1995:45) apabila pelayanan pada masyarakat tersebut dapat terwujud maka masyarakat akan merasa puas, dan dampak kepuasan masyarakat tersebut terlihat pada :

1) Masyarakat sangat menghargai (respect) kepada pegawai yang bertugas di bidang pelayanan umum, mereka tidak memandang “remeh” dan tidak berlaku sembarangan,
2) Masyarakat terdorong mematuhi peraturan dengan penuh perhatian dan tanpa prasangka buruk, sehingga lambat laun dapat membentuk system pengendalian diri yang akan sangat efektif dalam ketertiban berpemerintah dan bernegara,
3) Ada rasa bangga pada masyarakat atas korps pegawai di bidang layanan umum, rasa bangga itu akan membawa dampak positif terhadap usaha memeprtahankan citra korps pegawai yang tangguh, tanggap dan disuplin,

4) Kelambatan yang biasa ditemui dapat dihindarkan dan ditiadakan, sebaliknya dapat ditumbuhkan percepatan kegiatan masyarakat di semua bidang kegiatan,
5) Karena adanya kelancaran di bidang pelayanan umum gairah usaha dan inisiatif masyarakat akan meningkatkan pula usaha pengembangan masyarakat kearah tercapainya masyarakat adil dan makmur berlandaskan pancasila.

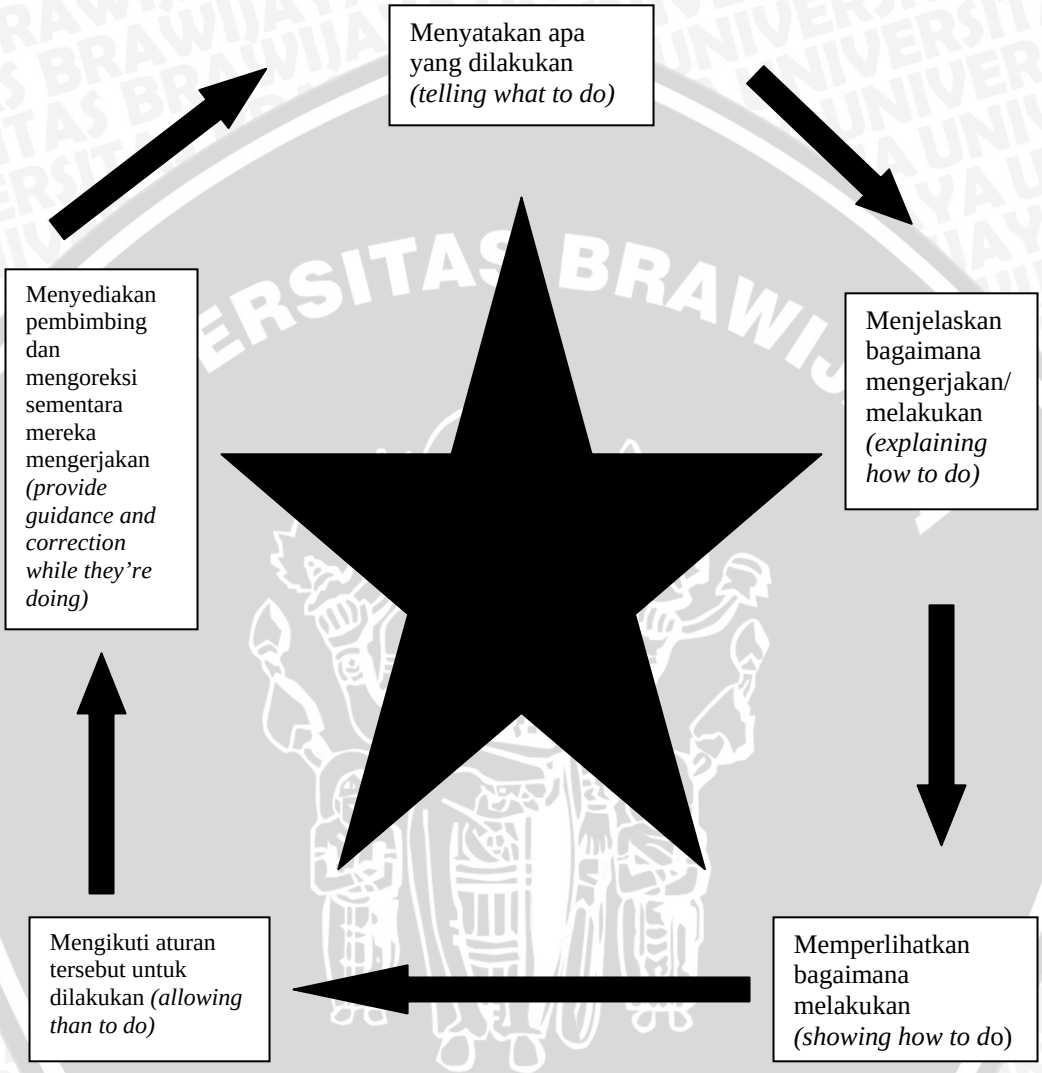
Pelayanan umum yang prima tersebut berhubungan erat dengan mutu pelayanan. Ini dikarenakan menurut Boediono (2003:62), kata prima yang diambil dari bahsa Inggris *at a premium,* dimaksudkan dengan nilai tinggi. Jadi pelayanan umum yang mempunyai nilai tinggi, dimana "tinggi" menunjukkan adanya ukuran. Demikian pula dengan "mutu" menunjukkan ukuran ketulenan atau keaslian dan seteruasnya, yang akhirnya pengertian prima terkait dengan mutu. Dalam hal pelayanan prima, berarti pelayanan bermutu. Untuk meningkatkan mutu, berarti meningkatkan keprimaan.

Oleh karena itu masih menurut Boediono (2003:63) hakikat pelayanan umum yang prima adalah :

a. Meningkatkan mutu dan produktifitas pelaksanaan tugas dan fungsi instansi pemerintah di bidang pelayanan umum;
b. Mendorong upaya mengefektifkan system dan tatalaksana pelayanan, sehingga pelayanan umum dapat diselenggarakan lebih berdaya guna dan berhasil guna (efisien dan efektif);
c. Mendorong tumbuhnya kreatifitas, prakarsa, dan peran serta masyarakat dalam pembangunan serta meningkatkan kesejahteraan secara luas.

Dari pengertian di atas terlihat bahwa dalam pelayanan publik membutuhkan peran serta dari seluruh komponen yang terlibat di dalamnya. Baik itu pemerintah sebagai penyedia layanan, maupun masyarakat sebagai pihak yang dilayani. Dengan demikian akan tercipta hubungan yang saling menguntungkan antara berbagai pihak. Dan pada akhirnya pelayanan terhadap masyarakat dapat semakin baik dan ditingkatkan oleh pemerintah.

Gambar 2
Bintang lima membuat pelayanan bermutu
(Five star of doing excellent)



Sumber Boedino (2003:115)

Sesuai dengan pengertian dan hakikat palayanan umum yang prima di atas, maka pelayanan umum menurut Boediono harus dilaksanakan dalam suatu rangkaian kegiatan terpadu yang bersifat :

a. Sederhana, yaitu bila dalam pelaksanaannya tidak menyulitkan, prosedurnya tidak banyak seluk-beluknya, perstaratannya mudah dipenuhi,

tidak bertele-tele, tidak mencari kesempatan dam kesempitan, dan seterusnya.

b. Terbuka, yaitu bila dalam pelaksanaannya pelanggan dilayani secara jujur, petugas yang melayani pelanggan harus memberikan penjelasan sejujur-jujurnya dan apa adanya sesuai dengan norma dan peraturan.
c. Lancar, yaitu diperlukan prosedur yang tidak berbelit-belit dan aparatur pemberi pelayanan harus ikhlas melakukan pelayanan sepenuh hati dengan berani menghadapi tangtangan diri sendiri.
d. Tepat, yaitu arahya tepat atau tepat sasaran, atau persisi dalam arti tidak lebih dan tidak kurang, atau tepat waktu dan seterusnya.
e. Lengkap, yaitu tersedia apa yang diperlukan oleh pelanggan. Sekali pelanggan mengurus didapat jasa pelayanan yang lengkap, tidak perlu lagi menyempurnakan kebutuhan ke pihak lain.
f. Wajar, yaitu tidak ditambah-tambah menjadi pelayanan yang bergaya mewah sehingga memberatkan pelanggan.
g. Terjangkau, yaitu yang terutama adalah uang restribusinya harus dapat dijangkau oleh pelanggan.

Dan dalam perkembangannya pelayanan publik juga mengalami perubahan. Perubahan dalam pelayanan publik tersebut didasari oleh adanya perkembangan paradigma dalam ilmu administrasi publik. Di bawah ini terdapat beberapa perkembangan dan perubahan dalam paradigma pelayanan publik, anatara lain :

1) Teori Max Webber (1900-an)

Menurut max Webber dalam Thoha (2004) birokrasi merupakan suatu system yang menata suatu organisasi besar untuk melaksanakan suatu kebijakan. Sebagai suatu system maka pemahaman birokrasi Webberian ini menekankan pada adanya impersonalitas, rasionalitas, formalitas, efektifitas, dan lainnya yang sejenis. Terdapat tiga elemen pokok dalam birokrasi Webberian yaitu :

1) Birokrasi dipandang sebagai instumen teknis (*technical instrument)*,

2) Birokrasi dipandang sebagai kekuatan independent dalam masyarakat sebagai instrument teknis tersebut,
3) Sebagai konsekuensinya birokrasi tidak memihak pada kepentingan politik dari kekuatan particular tertentu.

Apabila kita melihat dalam perkembangan awal dari pelayanan publik ini maka akan kita lihat beberapa kekurangan. Dalam paradigma ini terlihat telalu kaku karena khususnya birokrasi sebagai pelaksana pelayanan publik hanya dipandang sebagai instrumen yang sifatnya teknis saja. Padahal dalam birokrasi merupakan kumpulan-kumpulan orang yang tidak mungkin bersifat kaku. Sebagai manusia, orang-orang dalam birokrasi tidak bisa dianggap sebagai mesin, tapi harus ada keleluasan baik dalam hubungannya dengan intern maupun ekstern dalam organisasi birokrasi.

Kurang luwesnya dalam paradigma ini membuat pelayanan yang diberikan bisa menjadi kurang maksimal karena harus sesuai dengan aturan yang sifatnya kaku. Ini memungkinkan kurang berkembangnya pemikiran dari organisasi birokrasi, khususnya dalam rangka memperbaiki kenerjanya dalam melakukan pelayanan publik.

2) Teori New Public Adminstration

Administrasi Negara baru muncul pada penghujung tahun 1960-an dan permulaan 1970-an sebagai suatu tanggapan atas beberapa rangsangan. Menurut H.G Frederickson dalam bukunya administrasi Negara baru (1987:22) munculnya adminsitrasi Negara baru bukanlah sebagai suatu pemahaman yang tunggal yang disepakati, disertai model yang sama sekali mengingkari teori-teori dan norma-norma lampau dalam lapangannya. Yang dianjurkan adalah apa yang baru dalam administrasi Negara baru langsung mengalir dari nialai-nilai yang telah menuntut sdminitrasi Negara tradisional dan administrasi Negara baru berjalan secara logis dari kumpulan pengetahuan baru dalam ilmu-ilmu social dan pengarahan ilmu-ilmu itu pada masalah-masalah public.

Munculnya administrasi Negara baru diharapkan adanya suatu manajemen yang efisien, ekonomis, terkooordsinir atas instansi-instansi yang memberikan pelayanan kepada public. Fokusnya adalah pada manajemen tingkat tinggi (seperti manajemen kota) atau pada pelayanan-pelayanan oleh staf pembantu. Sedangkan dasar pemikirannya untuk administrasi Negara hampir senantiasa berupa manajemen yang lebih baik (lebih efisien ataupun ekonomis).

Menurut G.H Frederickson dalam bukunya administrasi Negara baru (1987:9-10) prinsip dari administrasi Negara baru terletak pada keadilan social. Administrasi Negara baru menambahkan keadilan social pada sasaran-sasaran dan dasar pemikiran klasik di mana kita berusaha untuk menjawab pertanyan-pertanyaan ini.

1) Bagaimana kita menyediakan pelayanan yang lebih baik dengan sumber-sumber yang tersedia? (efisien)
2) Bagaimana kita dapat mempertahankan tingkat pelayanan kita semabri membelanjakan lebih sedikit uang? (ekonomi) yang pada administrasi negara baru menambahkan pertanyaan,
3) Adakah pelayanan ini meningkatkan pelayanan social?

Jadi dalam teori *new public administration* ini lebih menekankan pada adanya suatu persamaan hak dan kewajiban di dalam masyarakat, sehingga dalam memberikan pelayanan tidak boleh adanya suatu perbedaan antara yang satu dengan yang alinnya.

Dalam paradigma ini memungkinkan adanya hubungan timbal balik yang bisa saling menguntungkan, yaitu antara penyedia layanan publik dangan publik yang dilayani. Hal ini dikarenakan semua stake holder dalam pelayanan publik diberi ruang yang cukup dalam mengekspresikan pandangannya mengenai pelayanan publik yang dilakukan. Keadaan seperti ini tidak dapat ditemui dalam paradigma pelayanan publik yang ada sebelumnya, karena birokrasi sebagai penyedia pelayanan publik sifatnya teknis dan kaku.

3) Teori Good Governance

Ada beberapa karekteristik dalam suatu pemerintahan yang baik (*good governance*) menurut United Nations Development Programme (1997) dalam Widodo (2000:25-26) yang meliputi :

1) Participations

Setiap warga Negara mempunyai suara dalam pembuatan keputusan, baik secara langsung maupun melalui intermediasi institusi legitimasi yang mewakili kepentingannya. Partisipasi dibangun atas dasar kebebasan berasosiasi dan berbicara serta berpartisipasi secara konstruktif.

2) Transparancy

Transparansi dibangun atas dasar kebebasan arus informasi, proses-proses, lembaga-lembaga, dan informasi secara langsung dapat dimonitor.

3) Responsiveness

Lemabaga-lembaga dan proses-proses haru mencoba untuk melayani setiap *stakeholders.*

4) Concensus Orientation

Menjadi perantara kepentingan berbeda untuk memperoleh pilihan-pilihan terbaik bagi kepentingan yang lebih luas, baik dalam hal kebijakan-kebijakan maupun prosedur-prosedur.

5) Equity

Semua warga Negara baik laki-laki maupun perempuan mempunyai kesempatan untuk meningkatkan atau menjaga kesejahteraan mereka.

6) Effectiveness dan Efficiency

Proses-proses dan lembaga-lembaga sebaik mungkin menghasilkan sesuai dengan apa yang digariskan dengan menggunakan sumber0sumber yang tersedia.

7) Rule of Law

Kerangka hukum harus adil dan dilaksanakan tanpa pandang bulu terutama hukumuntuk hak asasi manusia.

8) Accountability

Para pembuat keputusan dalam pemerintahan, sector swasta dan masyarakat (*civil society*) bertanggung jawab kepada public dan lembaga-lembaga *stakeholders.* Akuntabilitas ini tergantung pada organisasi dan sifat keputusan yang dibuat apakah keputusan tersebut dibuat untuk kepentingan individu atau eksternal organisasi.

9) Strategis Vision

Para pemimpin dan public harus mempunyai prespektif *good Governance* dan pengembangan manusia luas dan jernih ke depan sejalan dengan apa yang diperlukan untuk pembangunan semacam itu.

Prinsip-prinsip dalam konsep *good governance* ini merupakan cara baru dalam paradigma pelayanan publik. Di dalamnya mendorong lebih banyak pratisipasi masyarakat dan menuntut adanya keterbukaan dari pihak pemerintah dengan birokrasinya dalam menyelenggarakan pelayanan publik.

Bab III

Metode Penelitian

Menurut Koentjoroningrat (1986:7) metodologi penelitian adalah “cara kerja untuk dapat yang memahami obyek yang menaadi sasaran ilmu yang bersangkutan.” Untuk memahami obyek yang menjadi sasaran tersebut maka langkag selanjutnya adalah menentukan jenis penelitian, focus penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, dan analisis data.

A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian yang akan dilakukan ini, penulis akan menggunakan jenis penelitian deskritif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor dalam Moleong (1994:3) yang dimaksud dengan pendekatan kualitatif adalah :

> “Prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang atau pelaku yang diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu tersebut secara holistic (utuh). Jadi dalam hal ini tidak boleh mengisolasikan individu atau organisasi dalam variable hipotesis, tapi perlu memandang sebagai bagian dari satu kesatuan.”

Sedangkan menurut Arikunto (1990:309) bahwa “Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai suatu gejala yaitu gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan.” Pengertian ini didukung oleh pendapat Singarimbun dan Effendi (1988:4) bahwa :

> “Penelitian deskriptif biasanya mempunyai dua tujuan, yang pertama adalah untuk mengetahui perkembangan saran fisik tertentu atau frekuensi kejadian suatu aspek fenomena social tertentu, yang kedua untuk mendeskripsikan secara terperinci fenomena social tertentu. Penelitian ini bisa dilakukan tanpa hipotesis yang telah dirumuskan secara kuat.”

Adapun yang menjadi dasar pemikiran penulis menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif adalah untuk

menggambarkan (mendeskripsikan) mengenai situasi dan kondisi atau suatu kejadian di lapangan sesuai dengan apa adanya.

B. Fokus dan Situs Penelitian

Sesuai dengan judul penelitian yaitu "Pemanfaatan dan Pengaturan Terminal Dalam Rangka Memepermudah Akses Transportasi Umum di Wilayah Selatan Kota Malang (Studi Kasus Pada Terminal Tlogowaru) maka focus dari penelitian yang akan dilakukan adalah :

1) Kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah kota Malang dalam mengatur atau mengelolah terminal

Kebijakan-kebijakan yang diambil oleh pemerintah kota Malang tersebut adalah dalam rangka memeperlancar fungsi sehingga pelayanan yang diberikan menjadi optimal. Kebijakan-kebijakn tersebut antara lain :

a) Kebijakan pengelolahan terminal oleh Dinas Perhubungan yang diserahkan kepada UPTD Terminal
b) Kebijakan penyedian fasilitas dan usaha penunjang di sekitar terminal
c) Kebijakan pembagian terminal berdasarkan jalur/trayek kendaraan angkutan umum (mikrolet)

2) Pemanfaatan terminal Tlogowaru dalam rangka menjalankan fungsi-fungsinya:

Terminal yang ada seharusnya dapat dimanfaatkan dengan baik agar dapat menjalankan fungsi-fungsinya.

a) Fungsi pokok, adalah sebagai peleyanan umum yaitu antara lain berupa tempat untuk naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
b) Fungsi pendukung lain, adalah dapat berupa usaha pertokoan, perkantoran, dan restoran sepanjang usaha penunjang tersebut tidak mengganggu fungsi pokok dari terminal.

3) Hambatan-hambatan yang mempengaruhi dalam memfungsikan terminal, khususnya terminal Tlogowaru.

Lokasi yang diambil dalam penelitian ini adalah wilayah selatan kota Malang, khususnya di wilayah kelurahan Buring, kecamatan Sukun, kota Malang yang merupakan tempat di mana terminal Tlogowaru berada.

Sedangkan situs penelitian yang dipilih adalah :

a) Terminal Tlogowaru,
b) Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang,
c) Kantor atau Instansi Lain yang Terkait Dengan Penelitian

C. Sumber Data

Dalam penelitian trasnportasi, peneliti juga harus menentukan secara tegas jenis data apa yang akan dikumpulkan dan bagaimana cara mendapatkannya. Menurut Miro (2004:158) bahwa terdapat dua sumber data yaitu :

1) Data Primer

Merupakan data-data yang langsung dicari dan dikumpulkan oleh peneliti ke dalam obyek pengamatannya dengan cara melakukan wawancara secara lisan (tanya jawab) dengan pihak-pihak yang terkait dengan penelitian, baik yang bersumber dari pemerintah kota Malang maupun dari pihak-pihak lain yang terkait .

2) Data Sekunder

Merupakan data atau informasi yang diperoleh dalam format yang sudah tersusun atau terstruktur, berupa publikasi-publikasi, brosur-brosur melalui pihak lain (sejenis lembaga atau instansi lain misalnya) untuk mendapatkannya sang peneliti langsung saja mendatangi lembaga atau instansi yang terkait dengan penelitian.

D. Teknik Pengumpulan Data

Seperti dalam penelitian-penelitian pada umumnya, dalam penelitian yang akan dilakukan ini, yaitu penelitian mengenai transportasi setidaknya terdapat tiga teknik yang haus dilakukan dalam mendapatkan data dan informasi pendukung studi. Ketiga teknik dalam pengumpulan data tersebut yaitu :

1) Wawancara (interview), yaitu suatu cara memperoleh data dengan melakukan wawancara langsung dengan responden dan yang erat kaitannya dengan masalah-masalah yang akan diteliti.
2) Observasi, yaitu suatu cara memperoleh atau mengumpulkan data dengan mengadakan pengamatan dan pencatatan di lapangan secara langsung terthadap obyek yang akan diteliti.
3) Dokumentasi, yaitu teknik atau cara pengumpulan data yang sumber informasi meliputi, bahan-bahan tertulis dan dokumen-dokumen yang terkecil dengan penelitian tinggal mentransfer data yang ada.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah merupakan alat yang aakan dipergunakan dalam mencari serta menggali data pada kegiatan penelitian, yaitu :

1) Pedoman wawancara, yang mana data-data dimaksud bersumber dari orang atau responden atau informan yang diwawancarai.
2) Pencatatan lapangan, yaitu selama berlangsungnya wawancara dan observasi dibantu alat-alat tulis.
3) Dokumenter, yaitu beberapa dokumen baik tertulis maupun tidak tertulis yang dimiliki peneliti sendiri sebagai alat dokumentasi.

F. Analisis Data

Dalam penelitian ini metode analisisnya adalah kualitatif dengan cara mendeskripsikan sejumlah data yang berkenaan dengan focus atau masalah yang sedang diteliti. Menurut Miles dan Huberman (1992:1) bahwa :

> "Data kualitatif sangat menarik, yang merupakan sumber data deskriptif yang luas dan berlandaskan kokoh, serta memuat penjelasan mengenai proses yang terjadi dalam lingkungan setempat. Dengan data kualitatif kita dapat mengikuti damn memahami alur peristiwa secara kronologis, menilai sebab akibat dalam lingkup pikiran orang-orang setempat dan memperoleh penjelasan yang banyak dan bermanfaat."

Dengan demikian maka dalam perkembangannya nanti, penelitian ini akan menggunakan kesimpulan-kesimpulan dan uraian-uraian tanpa menggunakan rumus-rumus statistik (Arikunto, 1993:140) sesuai dengan metode analisis kualitatif.

Terdapat beberapa langkah yang bisa diambil oleh peneliti nantinya, dalam rangka proses analisis data dengan menggunakan model analisis data interaktif menurut Miles dan huberman, antara lain :

1) Reduksi data

Data yang diperoleh pada saat penelitian dituangkan dalam uraian atau laporan yang lengkap dan terperinci. Laporan lapangan akan direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok, difokuskan pada hal penting kemudian dicari temanya.

2) Pengumpulan data

Hal ini mutlak diperlukan dalam kegiatan penelitian untuk kelangsungan proses penelitian yang dilakukan. Pengumpulan data ini disesuaikan dengan masalah yang sedang dikaji. Data yang valid dan relevan dengan masalah yang merupakan target dan bahkan merupakan syarat mutlak dari proses pengumpulan data ini.

3) Penyajian data

Dimaksudkan untuk mempermudah peneliti untuk melihat secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari penelitian.

4) Penarikan kesimpulan

Merukan suatu usaha pencarian esensi dari apa yang telah dilakukan mulai dari permulaan pengumpulan data sampai dengan pengujian data untuk mendapatkan kebenaran, kecocokan, dan kesesuaian (validitas).

Bab IV

Hasil Penelitian dan Pembahasan

A. Penyajian Data

1. Gambaran Umum Kota Malang

a) Keadaan Geografis

Kota Malang adalah kota terbesar kedua di Provinsi Jawa Timur setelah kota Surabaya sebagai ibukota provinsi. Secara geografis kota Malang merupakan daerah dataran tinggi yang dikelilingi pegunungan. Kota Malang memiliki luas wilayan lebih kurang 110,06 km2. Kota Malang berada pada ketinggian kurang lebih 440 meter sampai 667 meter di atas permukaan laut. Karena letaknya yang berada di dataran tinggi, maka kota Malang memiliki suhu udara yang cukup sejuk. Sedangkan secara astronomis kota Malang terletak pada posisi 112,06 sampai 112,07 derajat bujur timur dan 7,06 sampai 8,02 derajat lintang selatan.

Kota Malang dikelilingi pegunungan dari berbagai penjuru mata angin. Gunung-gunung yang mengelilingi kota Malang yaitu :

1. Sebelah utara terdapat gunung Arjuno,
2. Sebelah selatan terapat gunung Kelud,
3. Sebelah timur terdapat gunung Tengger, dan
4. Sebelah selatan terdapat gunung Kawi.

Karena letaknya yang dikelilingi pegunungan, maka kota Malang sedikit banyak akan memperoleh dampak bila terjadi peningkatan aktifitas gunung-gunung tersebut. Misalnya saja pada saat gunung Kelud yang baru-baru ini meningkat aktifitasnya, di kota Malang beberapa hari turun hujan abu.

Dalam pengembangan wilayah kota Malang, dibagi menjadi empat kawasan yang terbagi antara lain yaitu :

1. Kawasan perkantoran/pendidkan/kesehatan seluas 436,2503 km2 per ha
2. Kawasan pemukiman seluas 4.078,9800 km2 per ha
3. Kawasan perdagangan/jasa seluas 109,1925 km2 ha

4. Kawasan industri seluas 156,1953 km2 per ha

b) Keadaan Penduduk

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik kota Malang tahun 2004, jumlah penduduk kota Malang sebesar 772.610 jiwa. Pembagian penduduk kota Malang yang memasuki usia sekolah adalah sebagai berikut :

1. Usia 7 – 12 tahun sebanyak 67.781 jiwa (9,12%)
2. Usia 13 – 15 tahun sebanyak 37.861 jiwa (5,09%)
3. Usia 16 – 18 tahun sebanyak 49.898 jiwa (6,71&)

Tingkat kenaikan penduduk di kota Malang sebesar 3,29% per tahun, kumudian angka migrasi yang masuk ke kota Malang sebesar 0,25% per tahun dan angka migrasi keluar sebesar 0,24% per tahun. Angka kelahiran di kota Malang sebesar 8.185 per tahun dan angka kematian sebesar 3.538 per tahun. Sedangkan jumlah pegawai pegawai negri sipil menurut data Badan Kepegawaian Kota Malang sebesar 8221.

Tabel 1

Jumlah Dan Tingkat Kepadatan Penduduk Di Kota Malang

Kecamatan	Luas (km2)	% Terhadap Luas Kota	Penduduk	Kepadatan Penduduk per (km2)
Kedungkandang	39,89 km2	36,89 %	152.392 jiwa	3.820 jiwa
Klojen	8,83 km2	8,02 %	119.851 jiwa	13.573 jiwa
Blimbing	17,27 km2	16,14 %	166.596 jiwa	9.647 jiwa
Lowokwaru	22,06 km2	20,54 %	161.026 jiwa	7.299 jiwa
Sukun	20,97 km2	19,05 %	172.753 jiwa	8.239 jiwa
Jumlah th.2004	110.06 km2	100,00 %	772.610 jiwa	7.020 jiwa
Jumlah th.2003	110.06 km2	100,00 %	763.515 jiwa	6.937 jiwa

Sumber: BPS Kota Malang

Penduduk kota Malang terdiri dari berbagai jenis suku bangsa yang ada di Indonesia, atau bisa disebut komposisi penduduknya bersifat heterogen. Di kota Malang terdapat berbagai suku bangsa yaitu suku Jawa yang merupakan mayoritas, dan banyak juga terdapat warga negara Indonesia (WNI) keturunan Tionghoa dan Arab. Belakangan ini banyak orang-orang Sunda yang berdatangan ke kota Malang yang menetap dalam jangka waktu tertentu untuk mencari pekerjaan ataupun berdagang.

c) Keadaan Sosial Budaya

Kota Malang secara administratif dibatasi ataupun bisa disebut dikelilingi oleh wilayah Kabupaten Malang. Wilayah-wilayah kabupaten Malang yang membatasi wilayah administratif kota Malang adalah :

1. Utara berbatasan dengan kecamatan Singosari dan Karangploso Kabupaten Malang,
2. Selatan berbatasan dengan kecamatan Wagir dan Dau Kabupaten Malang,
3. Timur berbatasan dengan kecamatan Tajinan dan Pakisaji Kabupaten Malang,
4. Barat berbatasan dengan kecamatan Pakis dan Tumpang Kabupaten Malang.

Karena letaknya yang dikelilingi wilayah kabupaten Malang, maka kota Malang tidak bisa dilepaskan dari hubungannya dengan pemerintah dan penduduk kabupaten Malang. Hubungan antar pemerintah kabupaten dan kota serta antar penduduk Malang tersebut berlangsung dengan baik. Sebagai contoh adalah hubungan antara pemerintah kabupaten dan kota Malang dalam mengelolah bandar udara Abdulrahman Saleh.

Secara administratif kota Malang terbagi atas lima kecamatan, 57 kelurahan, 492 rukun Warga (RW), dan 3564 Rukun tetangga (RT). Agar lebih jelasnya berikut ini akan disajikan pembagian wilayah administratif kota Malang beserta dengan penyebaran penduduk di berbagai wilayah administratif tersebut.

Tabel 2

Data Pembagian Wilayah Administratif Kota Malang

No	Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Jumlah Penduduk
1	Klojen	11	119.851 jiwa
2	Blimbing	11	166.596 jiwa
3	Kedungkandang	12	152.392 jiwa
4	Sukun	11	172.753 jiwa
5	Lowokwaru	12	161.026 jiwa

- Sumber: BPS Kota Malang

Meskipun penduduk kota Malang besifat heterogen tapi kerukunan tetap terjalin dengan baik. Waktu telah membuktikan bahwa jarang sekali ditemui gesekan antar suku bangsa maupun agama di kota Malang. Pada saat terjadi kerusuhan yang berbau SARA pada akhir tahun 1990an kondisi kota Malang relatif stabil. Juga pada saat terjadi kerusuahan-kerusuhan akibat adanya krisis ekonomi 1998, kondisi kota Malang juga relati stabil.

Yang tidak boleh dilupakan adalah warga kota Malang khususnya sangat identik dengan sebutan AREMA. AREMA yang sebenarnya adalah kesebelasan sepak bola yang berdiri pada 11 Agustus 1987 telah menjadi bagian dari kota Malang. Dengan demikian kota Malang menjadi cukup terkenal di Indonesia dengan adanya AREMA, disamping juga terkenal dengan sebutan sebagai kota pendidikan ataupun kota bunga.

Pemerintah kota Malang sendiri mempunyai sebuah program untuk lebih mempopulerkan kota Malang. Program yang diambil oleh pemerintah kota malang tersebut dinamakan “Tribina Cita Kota Malang”. Bisa dikatakan program tersebut merupakan cita-cita ataupun harapan yang hendak dicapai oleh kota Malang dalam jangka waktu yang akan datang. Dalam Tribina Cita Kota Malang tersebut antara lain yaitu :

1. Malang sebagai kota pendidikan,

Di kota Malang banyak terdapat perguruan tinggi baik negri maupun swasta. Hal ini menyebabkan kota Malang menjadi salah satu tuujuan dari masyarakat di seluruh Indonesia untuk menuntut ilmu. Pada perkembangannya nanti kota Malang sebagai kota pendidikan tidak hanya dikenal di Indonesia tapi juga samapai terkenal di asia Tenggara. Hal ini sudah mulai bisa kita lihat dengan pendirian sekolah internasional di daerah Tidar dan juga rencana pembangunan sekolah lain yang juga bertaraf internasional di daerah Bumi Ayu. Dengan demikian menjadikan kota Malang menjadi salah satu kota pendidikan yang bersaing di Indonesia sangat sesuai dengan kondisi kota Malang.

2. Malang sebagai kota industri,

Dengan terjadinya musibah lumpur panas LAPINDO di daerah Sidoarjo maka banyak industri-industri di sekitarnya menjadi gulung tikar ataupun memindahkan investasinya. Hal ini merupakan salah satu peluang bagi kota Malang untuk membuka diri bagi investor-investor untuk memilih kota Malang sebagai lokasi dari industrinya. Disamping itu dengan menjadikan kota Malang sebagai kota industri membuka kesempatan lowongan pekerjaan baru bagi penduduk kota Malang yang jumlahnya setiap tahun meningkat.

3. Malang sebagai kota pariwisata

Kota Malang telah melakukan usaha untuk mempercantik lingkungan kota dengan mengadakan program Malang Ijo Royo-Royo. Dengan adanya program Malang Ijo Royo-Royo ini diharapkan semakin memantapkan kota Malang sebagai kota bunga. Disamping itu program Malang Ijo Royo-Royo ini mampu juga untuk menghijuakan dan mennyejukkan kembali udara kota Malang seperti beberapa tahun yang lalu, dan juga untuk menanggulangi banjir yang dewasa ini mulai sering terjadi di kota Malang. Kota Malang juga masih memiliki bangunan-bangunan lama peninggalan pemerintah kolonial Belanda yang dapat dijadikan salah satu obyek wisata budaya. Dengan demikian maka perlu untuk mempertahankan warisan-warisan tersebut dan terus mempercantik kota sehingga menjadikan kota Malang sebagai salah satu tujuan wisata di Jawa Timur

d) Keadaan Transportasi Kota Malang

Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Malang, untuk melayani transportasi umum terdapat 25 trayek atau jalur yang menjangkau hampir seluruh wilayah kota Malang. Dari 25 trayek atau jalur yang ada, terdapat angkutan umum yang berupa mikrolet yang jumlahnya sebanyak 2201 unit. Selain keberadaan angkutan umum yang berupa mikrolet terdapat juga angkutan umum lain di kota Malang seperti ojek sepeda motor dan becak. Menurut data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan kota Malang becak yang beredar di kota Malang sebanyak 6.500 unit, namun dalam kenyataannya diperkirakan jumlahnya mencapai 7000 unit. Sedangkan jumlah dari ojek sepeda motor belum diketahui dengan pasti oleh Dinas Perhubungan kota Malang.

Disamping kendaraan umum yang berupa mikrolet, ojek sepeda motor, dan becak, jalanan di kota Malang juga dipenuhi oleh kendaraan-kendaraan pribadi. Kendaraan-kendaraan pribadi tersebut baik berupa sepeda motor atau mobil. Berdasarkan data dari Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan kota Malang terdapat beberepa jenis kendaraan bermotor yang beredar di jalanan kota Malang. Berikut ini adalah jenis dan jumlah kendaraan bermotor yang beredar di kota Malang berdasarkan data UPT Dinas Perhubungan kota Malang pada tahun 2004 :

1. Sepeda motor pribadi sebanyak 165.037 unit,
2. Sepeda motor dinas sebanyak 820 unit,
3. Sedan dan sejenisnya pribadi sebanyak 14.435 unit,
4. Sedan dan sejenisnya dinas sebanyak 387 unit,
5. Jip dan sejenisnya pribadi sebanyak 6.239 unit,
6. Jip dan sejenisnya dinas sebanyak 62 unit,
7. STWC dan sejenisnya pribadi sebanyak 25.561 unit,
8. STWC dan sejenisnya umum sebanyak 2.329 unit,
9. STWC dan sejenisnya dinas 22 unit,

10. Bus dan sejenisnya pribadi sebanyak 146 unit,
11. Bus dan sejenisnya umum 451 unit,
12. Bus dan sejenisnya dinas sebanyak 22 unit,
13. Truk dan sejenisnya pribadi sebanyak 12.901 unit,
14. Truk dan sejenisnya umum sebanyak 1.476 unit,
15. Truk dan sejenisnya dinas sebanyak 111 unit, dan
16. Alat berat sebanyak 19 unit.

- Sumber UPT Dinas Perhubungan Kota Malang

Jumlah kendaraan tersebut baik yang sifatnya umum, pribadi, maupun dinas tersebut dalam perkembangannya setiap tahun diperkirakan pasti akan mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah kendaraan ini dipastikan akan membutuhkan peningkatan prasarana penunjang lain seperti jalan raya dan rambu-rambu lalu lintas yang baru. Jika hal tersebut tidak segera dilakukan maka peningkatan jumlah kendaraan tersebut akan menimbulkan masalah berupa kemacetan. Dan pemerintah kota Malang sebagai pelaksana pelayanan publik telah melakukan beberapa langkah antisipasi terhadap peningkatan jumlah kendaraan tersebut. Hal tersebut dapat terlihat dengan pembangunan jalan raya baru maupun pembagunan jalan layang atau *fly over* di daerah Kota Lama dan Arjosari.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

a) Tugas Pokok Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Malang adalah melaksanakan kewenangan daerah bidang perhubungan sesuai dengan kebijakan kepala daerah. Sedangkan fungsi dari Dinas Perhubungan kota Malang adalah sesuai dengan Keputusan Walikota Malang Nomor 343 tahun 2004 pasal 3 butir 3 yaitu :

1. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan,
2. Penyusunan dan pelaksanaan rencana strategis dan rencana kerja tahunan di bidang perhubungan,

3. Pelaksanaan pengembangan lalu lintas yang meliputi pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas serta peningkatan sarana lalu lintas,
4. Pelaksanaan keamanan dan ketertiban serta pengelolahan parkir,
5. Pelaksanaan dan pengelolahan angkutan meliputi angkutan orang, barang hewan, serta angkutan khusus,
6. Pelaksanaan dan pengelolahan kegiatan di bidang pos dan telekomunikasi,
7. Pengaturan, pelaksanaan dan pengawasan rambu-rambu jalan dan penentuan lokasi pemasangan perlengkapan jalan,
8. Pelaksanaan dan pengawasan laik jalan,
9. Penunjukan lokasi terminal dalam kota, pengelolahan dan penertiban halte (tempat pemberhentian kendaraan umum) pengelolahan pemeliharaan fisik serta menjaga keertibannya,
10. Pelaksanaan pendaftaraan dan pengujian kendaraan bermotor,
11. Pelaksanaan dan pengawasan pengelolahan terminal,
12. Penyelenggaraan dan pengawasan pengangkutan bahan atau barang lintas darat,
13. Penetapan jaringan lintas darat,
14. Penyelenggaraan penemtapan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas,
15. Pemberian pertimbangan teknis perijinan dan pengawasan pengangkutan usaha di bidang perhubungan yang meliputi jasa angkutan, pos dan telekomunikasi,
16. Pelaksanaan Standart Pelayanan Minimal (SPM) di bidang perhubungan,
17. Pemberdayaan dan peningkatan kinerja Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD),
18. Pengelolahan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, dan perpustakaan, serta kearsipan,
19. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi,

20. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

b) Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Pengaturan tentang struktur organisasi Dinas Perhubungan kota Malang diatur dalam Keputusan Walikota malang Nomor 343 tahun 2004 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang pada pasal 3 butir 2.

1) Kepala Dinas adalah unsur pimpinan yang mempunyai tugas menyelenggarakan tugas pokok dan fungsi manajemen mengkoordinasikan, dan melakukan pengawasan melekat terahdap unit-unit kerja yang ada di bawahnya serta melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan bidang tudas dan fungsinya.
2) Bagian Tata Usaha, merupakan unsur usaha pembantu pimpinan yang mempunyai tugas melaksanakan administrasi umum meliputi penyususnan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan kepegawaian, unsur rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan dan kearsipan dinas. Bagian Tata Usaha terdiri dari Sub Bagian Umum Dan Sub Bagian Keuangan.
3) Bidang Lalu Lintas, merupakan unsur pelaksana yang mempunyai tugas untuk melaksanakan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan dan rekayasa lalu lintas. Bidang Lalu lintas terdiri dari Seksi Manajemen dan Seksi Rekayasa Lalu Lintas serta Prasarana Lalu Lintas.
4) Bidang Ketertiban Dan Perparkiran, merupakan unsur pelaksana yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pengelolahan keamanan dan ketertiban di jalan serta perparkiran. Bidang Ketertiban Dan Perparkiran terdiri dari Seksi Keamanan Dan Ketertiban dan Seksi Perparkiran.
5) Bidang Angkutan, merupakan unsur pelaksana yang mempunyai tugas untuk pengelolahan angkutan orang, angkutan barang, dan angkutan khusus. Bidang Angkutan terdiri dari Seksi Angkutan Orang, dan Seksi Angkutan Barang, Hewan, serta angkutan Khusus.

6) Bidang Pos Dan Telekomunikasi, merupakan unsur pelaksana yang mempunyai tugas untuk pengelolahan pos dan twelekomunikasi. Bidang Pos Dan Telekomunikasi terdiri dari Seksi Pos dan Seksi Telekomunikasi.

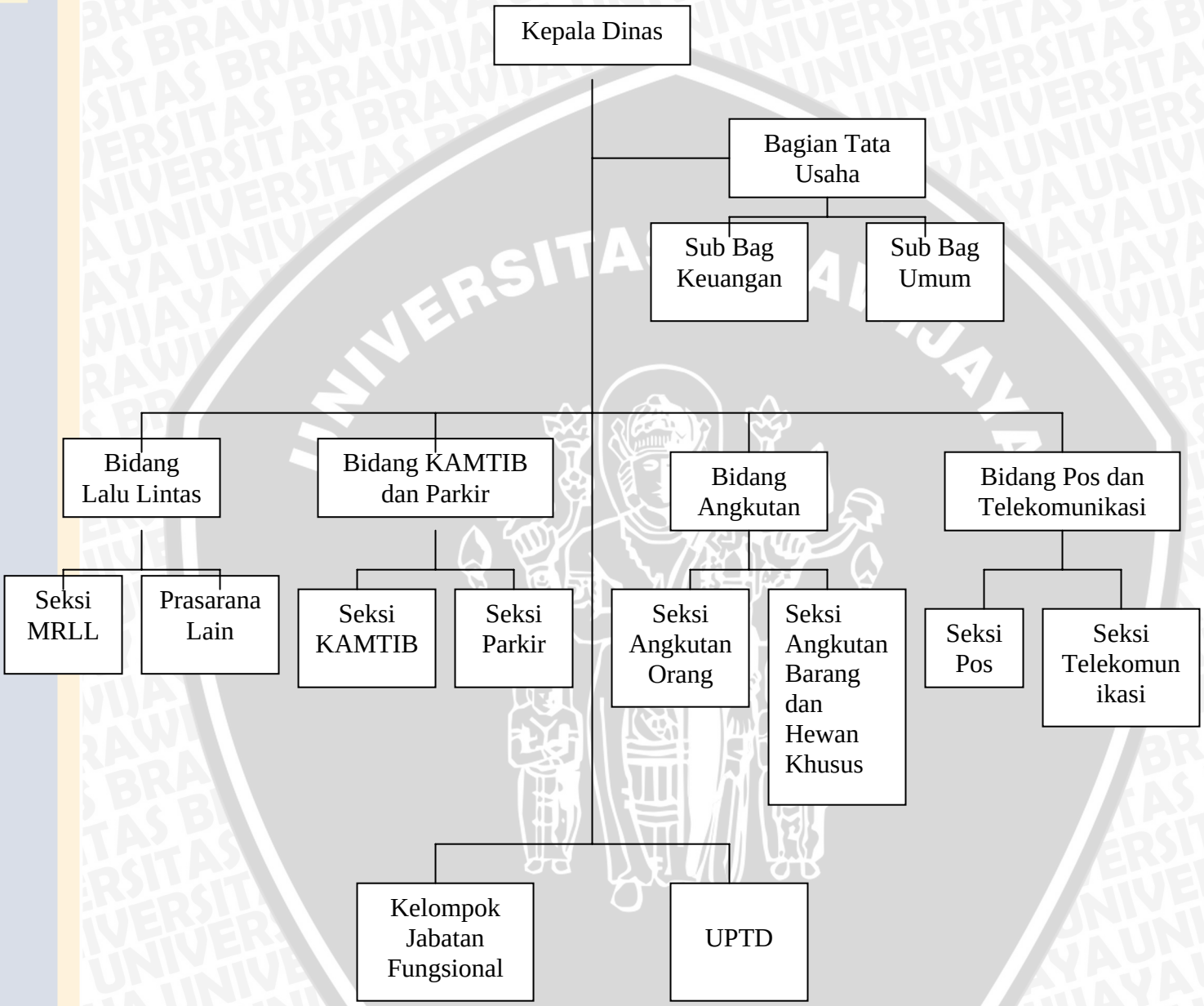
7) Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD), merupakan suatu unit yang dibentuk untuk melaksanakan tugas dan fungsi tertentu berdasarkan kebutuhan dinas. Unit Pelaksana teknis Dinas dipimpin oleh seorang Kepala UPTD yang dalam tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.

8) Kelompok Jabatan Fungsional, merupakan kelompok yang dibentuk atas dasar kebutuhan dinas untuk menyelenggarakan sebagian tugas pokok dan fungsi dinas yang membutuhkan keterampilan dan keahlihan tertentu. Kelompok Jabatan Fungsional ini dipimpin oleh seorang tenaga profesional senior selaku ketua kelompok yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.

Berikut ini adalah bagan struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang berdasarkan Keputusan Walikota Malang Nomor 343 tahun 2004 Pasal 3 Butir 2 Tentang Tugas Pokok Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Gambar 3

Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Sumber : Keputusan Walikota Malang Nomor 343 Tahun 2004 Pasal 3 Butir 2

Tentang Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

B. Penyajian Data Fokus

1. Kebijakan Pengelolahan Terminal Di Kota Malang

a) Kebijakan Pengelolahan Terminal Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Yang Diserahkan Kepada UPTD Terminal

Kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang adalah berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Malang Nomor 11 Tahun 2001 Tentang PengelaolahanTerminal. Secara lebih jelas dan mendalam tentang pengaturan ataupun pengelolahan terminal ini dilaksanakan oleh unit khusus yang merupakan bagian dari Dunas Perhubungan kota Malang. Unit khusus dari Dinas Perhubungan yang melaksanakan pengaturan dan pengelolahan terminal ini disebut dengan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UTPD) Terminal.

Sebagai unit khusus dari Dinas Perhubungan kota Malang, UPTD terminal memiliki tugas khusus yang disesuaikan dengan kebutuhan dari Dinas Perhubungan Kota Malang yaitu pengelolahan terminal yang ada di kota Malang. Tugas yang diberikan oleh Dinas Perhubungan kota Malang kepada UPTD terminal diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam pelaksanaan tugas pengelolahan terminal oleh sebuah Unit Pelaksana Teknis Dinas, dan dikepalai oleh seorang Kepala UPTD yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas Perhubungan. Tentang struktur organisasi serta tugas dan fungsi dari Unit Pelaksana teknis Dinas di bidang perhubungan ini diataur dalam Peraturan Walikota Malang Nomor 533 tahun 2004 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal pada Dinas Perhubungan kota Malang. Tugas dari Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan yaitu :

1. Perencanaan, yang meliputi segala usaha dan kegiatan untuk merencanakan, mempersiapkan, mengelolah dan menelaah, mensistematiskan, menyusun program kerja dalam rangka menyesuaikan dengan kebijaksanaan yang berasal dari Dinas Perhubungan,
2. Ketata usahan yang meliputi segala usaha dan kegiatan di bidang tata usaha umum kepegawaian, perlengkapan, dan lain-lain,

3. Pelaksanaan yang meliputi segala usaha dan kegiatan untuk menyelenggarakan :

a) Peningkatan restribusi dan pendapatan lainnya yang sah yang berkaitan dengan pengelolahan bangunan pelayanan umum di terminal,

b) Mengatur ketertiban calon penumpang yang naik dan penumpang yang turun serta mengatur kegiatan-kegiatan lain dalam terminal,

c) Mengatur ketertiban kendaraan yang mangkal atau parkir dalam terminal, ketertiban lalu lintas dalam dan sekitar terminal serta ketertiban pemberangkatan kendaraan,

d) Melaksanaan tugas pembantuan sesuai dengan permintaan Kepala Dinas Perhubungan kota Malang,

4. Kooordinasi, yang meliputi segala usaha dan kegiatan guna mewujudkan kesatuan dan keselarasan gerak yang berhubungan dengan peningkatan pelayanan masyarakat di terminal,

5. Pengawasan yang meliputi segala usaha dan kegiatan untuk melaksanakan pengamanan teknis atas pelaksanaan tugas pokoknya sesuai dengan kebijakan yang diambil oleh pemerintah daerah serta peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sedangkan fungsi dari Unit Pelaksana teknis Dinas meliputi antara lain :

1. Penyusunan rencana program kerja pengelolahan terminal,
2. Pelaksanaan penerimaan hasil pemungutan restribusi terminal dan pendapatan lainnya yang sah dari masing-masing terminal,
3. Pelaksanaan penyetoran hasil pemungutan restribusi terminal kepada Kepala Dinas Perhubungan,
4. Pelaksanaan pembukuan penerimaan dan penyetoran hasil pemungutan restribusi terminal,
5. Pengaturan calon penumpang dan penumpang turun serta pengaturan kegiatan lain dalam terminal dan pangkalan di wilayahnya,

6. Pengaturan kendaraan yang mangkal atau parkir dalam terminal dan sekitar terminal dan pangkalan di wilayahnya,
7. Pelaksanaan pengaturan terminal termasuk pencatatan jumlah penumpang, dan kendaraan keluar masuk terminal, dan jadwal pemberangkatan bus,
8. Pengkooordinasian pelaksanaan pengawasan dan penertiban di lingkungan terminal,
9. Pengkoordinasian pelaksanaan kebersihan dan perawatan di lingkungan terminal,
10. Pelaksanaan administrasi umum meliputi pengawasan program, tata usaha, program, keuangan, kepegawaian, perlengkapan, dan rumah tangga Unit Pelaksana teknis Dinas terminal,
11. Pengawasan data dan informasi sebagai bahan untuk pengembangan terminal,
12. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi,
13. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

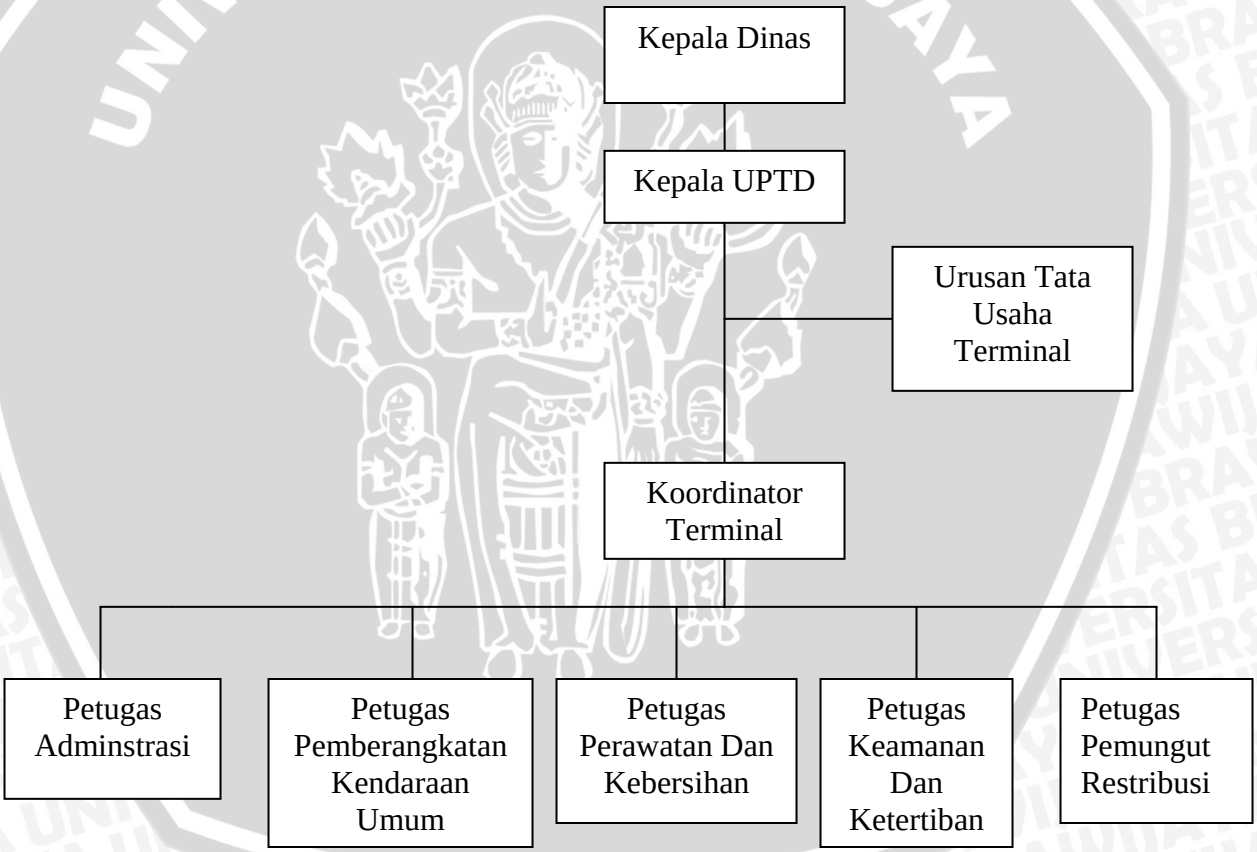
Di kota Malang sendiri terdapat enam terminal yang terletak di berbagai sudut kota. Dengan demikian maka terdapat enam buah Unit Prlaksana Teknis Dinas (UPTD) terminal yang melakukan pengaturan dan pengelolahan terminal yang ada di kota Malang. Kelima terminal tersebut adalah :

1) Terminal Arjosari yang terletak pada perbatasan wilayah kabupaten Malang dari arah utara, dan diatur serta dikelolah oleh UPTD terminal Arjosari,
2) Terminal Gadang yang terletak pada perbatasan wilayah kabupaten Malang dari arah selatan dan timur, dan diatur serta dikelolah oleh UPTD terminal Gadang,
3) Terminal Landungsari yang terletak pada perbatasan kabupaten Malang dari arah barat, dan diatur serta dikelolah oleh UPTD terminal Langdungsari,

4) SubTerminal Madyopuro yang terletak di sebelah timur kota Malang, dan diatur serta dikelolah oleh UPTD terminal Madyopuro,
5) Sub Terminal Mulyorejo yang terletak di sebelah barat kota Malang, dan diatur serta dikelolah UPTD terminal Mulyorejo,
6) Sub Terminal Tlogowaru yang terletak di sebelah selatan kota Malang, dan diatur serta dikelolah oleh UPTD terminal Tlogowaru.

Gambar 4

Bagan Struktur Organisasi UPT Terminal Pada Dinas Perhubungan Kota Malang



Sumber : Keputusan Walikota Malang Nomor 533 Tahun 2004 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja UPTD Pada Dinas Perhubungan Kota Malang

Seperti dijelaskan di atas bahwa di kota Malang terdapat enam buah terminal yang berada di berbagai kota, yang diatur serta dikelolah oleh masing-masing UPTD terminal. Setiap terimnal yang ada memiliki tipe teminal masing-masing yang berbeda fungsinya. Berdasarkan Peraturan Daerah Kota malang Nomor 11 Tahun 2001 Tentang Pengelolahan Terminal terdapat beberapa tipe terminal penmpang yang berbeda-beda dan berbeda pula fungsinya. Pengelompokan tipe terminal penumpang tersebut yaitu :

1) Terminal Penumpang Tipe A, yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota, antar propinsi, angkutan dalam propinsi, angkot, angkudes, dan angkutan lintas batas negara,
2) Terminal Penumpang Tipe B, yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkudes,
3) Terminal Penumpang Tipe C, yang berfungsi melayani untuk angkutan pedesaan.

Dengan demikian maka setiap terminal yang ada di kota Malang juga memiliki fungsinya masing-masing yang saling berbeda disesuaikan dengan kebutuhan di wilayah sekitarnya. Sebagai salah satu contoh untuk wilayah utara kota Malang yang letaknya berbatasan dengan wilayah kabupaten Malang dan merupakan arah menuju kabupaten Pasuruan, Sidoarjo dan Kota Surabaya, maka terminal Arjosari merupakan terminal tipe A, karena berfungsi menyediakan kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi. Di samping itu di terminal Arjosari juga menyediakan kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi seperti menuju Jakarta, sehingga terminal arjosari merupakan terminal penumpang tipe A.

Berbeda dengan terminal Landungsari yang letaknya disebelah barat kota Malang yang merupakan arah menuju Kabupaten Malang, Kediri, dan juga Jombang. Terminal Landungsari merupakan terminal penumpang tipe B, yang hanya menyediakan kengdaraan umum untuk angkutan antar kota dalam

propinsi. Sedangkan untuk Sub Terminal seperti di Madyopuro hanya menyediakan kendaraan umum untuk angkutan kota dan angkudes saja.

Berikut ini adalah pembagian terminal berdasarkan fungsi dan tipenya di kota Malang :

Tabel 3

Pembagian Terminal Berdasarkan Tipe Di Kota Malang

No.	Jenis	Tipe
1.	Terminal Arjosari	Tipe A
2.	Terminal Landungsari	Tipe B
3.	Terminal Gadang	Tipe B
4.	Sub Terminal Madyopuro	Tipe C
5.	Sub Terminal Mulyorejo	Tipe C
6.	Sub Terminal Tlogowaru	Tipe C

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

b) Kebijakan Penyediaan Fasilitas Dan Usaha Penunjang Di Sekitar Terminal

Di samping Peraturan Daerah (Perda) Kota Malang Nomor 11 Tahun 2001 Tentang Pengelolahan Terminal, dalam rangka mendukung berfungsinya terminal dengan baik juga dikeluarkan keputusan dari Walikota Malang. Hal ini terlihat dengan dikeluarkannya keputusan Walikota Malang Nomor 302 tahun 2003 Tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Perhubungan.

Di Keputusan Walikota Malang Nomor 302 Tentang SPM Bidang perhubungan tersebut, antara lain terdapat aturan-aturan tentang standar minmal kelengkapan dari sebuah terminal seperti ruang tunggu penumpang dan penurunan penumpang, parkir kendaraan umum dan parkir kendaraan angkutan umum, jadwal keberangkatan dan kedatangan kendaraan angkutan umum, pintu masuk dan keluar terminal, kamar mandi umum, poliklinik serta

kantin. Di samping itu juga terdapat aturan-aturan yang mengatur tentang usaha-usaha pendukung yag diperbolehkan berdiri di sekitar bangunan terminal. Usaha-usaha pendukung di terminal tersebut antara lain kantor-kantor baik pemerintah ataupun swasta, telepon umum atau wartel, serta pertokoan. Usaha-uasaha tersebut boleh dilakukan oleh setiap warga negara Indonesia, selama tidak mengganggu termial dalam melakukan fungsinya.

Seperti kita ketahui sebelumnya di kota Malang terdapat enam terminal yang memilki tipe dan fungsi yang berbeda-beda sesuai dengan tipenya masing-masing. Karena tipe dan fungsinya yang berbeda, maka dalan pembagunan besar dan kecilnya terminal disesuaikan dengan fungsi yang dijalankannya. Semakin besar fungsi yang dijalankan oleh terminal tersebut, maka harus pula semakin besar bangunan yang harus disediakan. Dengan demikian maka dalam penggunaan lahan yang dipaki untuk bangunan terminal akan berbeda satu sama lian. Semakin besar fungsi yag dilakukan oleh terminal maka memerlukan bangunan terminal yang semakin besar ,sehingga sudah pasti juga memerlukan penggunaan lahan yang semakin besar pula. Berikut ini disajikan penggunaan lahan pada setiap terminal yang disesuaikan dengan fungsi dari setiap terminal :

Tabel 4

Data Penggunaan Lahan Pada Terminal Di Kota Malang

No.	Terminal/Sub Terminal	Luas Lahan
1.	Terminal Arjosari	6 ha
2.	Terminal Landungsari	3 ha
3.	Terminal Gadang	2 ha
4.	Sub Terminal Madyopuro	1,5 ha
5.	Sub Terminal Mulyorejo	1 ha
6.	Sub Terminal Tlogowaru	1 ha

- Sumber Dinas Perhubungan Kota Malang

Terminal-terminal yang ada di kota Malang juga memberikan kontribusi terhadap pendapatan asli daerah (PAD). Meskipun tidak terlalu besar, namun tidak boleh disepelekan begitu saja. Restribusi yang ditarik di terminal oleh masing-masing UPTD teminal, nantinya akan digunakan untuk biaya perawatan terminal masing-masing. Tentang hal in diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Mohamad Rabidin yang merupakan Kepala Seksi Bidang Angkutan Orang pada tanggal 18 Desember 2007 pukul 09.30 WIB di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang. Ketika ditanya tentang bagaimana restribusi yang ditarik di terminal apakah sama dengan restribusi yang ditarik di jalan-jalan, beliau menjawab :

> "Restribusi yang ditarik disetiap terminal digunakan untuk biaya perawatan terminal, sedangkan restribusi yang ditarik di jalan-jalan tertentu misalnya kepada mobil angkutan umum (mikrolet) digunakan bukan untuk terminal tapi untuk biaya perawatan jalan seperti pengecatan rambu-rambu marka jalan".

Berikut adalah hasil dari restribusi dari semua terminal yang ada dan kontribusinya bagi pendapatan asli daerah (PAD) kota Malang :

Tabel 5

Restrbusi Terminal Dan Prosentasenya Terhadap PAD Kota Malang

No.	Tahun Anggaran	Retribusi Terminal	PAD Kota Malang	%
1.	2005 – 2006	Rp 1.842.827.250	Rp 58.740.205.287	3,1 %
2.	2006 - 2007	Rp 1.555.561.400	Rp 62.311.313.501	2,5%

Sumber : Dinas Pendapatan Kota Malang

Untuk mendukung fungsi terminal agar dapat berjalan dengan maka diperboleh melakukan usaha-usaha pendukung lain selama usaha-usaha tersebut tidak mengganggu fungsi utama dari terminal, dimana hal tersebut sesuai dengan Standar Pelayanan Manimal Bidang (SPM) Transportasi yang telah dikeluarkan oleh Walikota Malang. Karenya untuk mengetahui hubungan antara terminal dan usaha-usaha pendukung di sekitar terminal,

diutarakan pertanyaan masih kepada Bapak Mohamad Rabidin di tempat dan waktu yang sama yaitu “Apakah pembangunan pusat-pusat keramaian di wilayah sekitar terminal diharapkan mampu menciptakan pusat-pusat keramaian sehingga mampu menarik angkutan umum untuk ke sana”? Beliau menjawab :

> “Masalah tentang pembangunan pusat-pusat keramaian untuk menarik penumpang dan angkutan umum tidak menjadi tugas dan pengetahuan dari Dians Perhubungan ,tapi menjadi tugas dari dinas yang terkait yaitu Dinas Kimpraswil. Tugas dari Dinas Perhubungan hanyalah bagaimana menjalankan fungsi terminal dengan baik. Tapi memang dengan adanya keramaian bisa menarik perhatian dari penumpang ataupun angkutan umum”.

c) Kebijakan Pembagian Terminal Berdasarkan Jalur/Trayek Kendaraan Angkutan Umum (Mikrolet)

Seperti telah diketahui di atas bahwa setiap terminal yang ada di kota Malang juga melayani penyediaan kendaraan angkutan umum untuk angkutan kota dan angkutan pedesaan. Di samping itu diantara terminal yang ada pasti ada saling keterkaitan. Misalnya saja beberapa angkutan umum pasti akan melewati ataupun keluar masuk di dua terminal sekaligus. Sebagai contoh jalur/trayek yang dilayani oleh angkutan kota (mikrolet) yang masuk dan keluar terminal Gadang dan Arjosari. Berikut ini data secara terperinci jalur/trayek angkutan kota (mikrolet) yang keluar masuk ataupun lewat diantara terminal Arjosari dan Gadang :

Tabel 6

Angkutan Umum (Mikrolet) Yang Keluar Masuk/Lewat Terminal Arjosari – Gadang

No.	Jalur/Trayek	Jumlah Angkot
1.	Arjosari – Gadang (AG)	300 unit
2.	Arjosari – Borobudur (ABB)	86 unit
3.	Arjosari – Janti – Gadang (AJG)	78 unit
4.	Arjosari – Mergosono – Gadang (AMG)	217 unit
5.	Gadang – Arjosari (GA)	165 unit
6.	Gadang – Mergan (GM)	53 unit

- Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang

Dari enam jalur yang keluar masuk di antara terminal Arjosari Gadang, empat di antaranya keluar dan masuk terminal Arjosari Gadang. Sedangkan dua jalur hanya keluar masuk disalah satu terminal saja, tidak sampai menuju terminal berikutnya.

Terminal Arjosari yang merupakan terminal terbesar di kota Malang juga saling berhubungan dengan terminal lain selain terminal Gadang. Ada jalur/trayek angkutan kota (mikrolet) yang melayani antara terminal Arjosari dengan terminal lain yaitu terminal Landungsari. Berikut ini disajikan jalur/trayek angkutan kota (mikrolet) yang melayani kedua terminal tersebut :

Tabel 7

Angkutan Umum (Mikrolet) Yang Keluar Masuk/Lewat Terminal

Arjosari – Landungsari

No.	Jalur/Trayek	Jumlah Angkot
1.	Arjosari – Landungsari (AL)	165 unit
2.	Arjosari – Dinoyo – Landungsari (ADL)	124 unit
3.	Arjosari – Tidar (AT)	53 unit
4.	Arjosari – Borobudur (ABB)	65 unit
5.	Arjosari – Dinoyo (ASD)	46 unit
6.	Cemorokandang – Landungsari (CKL)	89 unit

- Sumber Dinas : Perhubungan Kota Malang

Terdapat enam jalur/trayek yang dilayani oleh angkutan umum (mikrolet) yang keluar masuk ataupun melewati kedua terminal tersebut. Namun berbeda dengan jalur/trayek antara terminal Arjosari Gadang dimana dari enam jalur/trayek yang kelaur masuk dalam ke dua terminal ada empat jalur/trayek, diantara terminal Arjosari dan Landungsari hanya terdapat dua jalur/trayek yang keluar masuk diantara kedua terminal tersebut. Sisanya hanya masuk kedalam salah satu terminal dan berhenti tidak di terminal lainnya.

Yang terakhir adalah jalur/trayek dari angkutan umum (mikrolet) yang melayani antara terminal Gadang Landungsari. Terdapat beberapa angkutan umum (mikrolet) yang keluar masuk ataupun hanya lewat di antara kudua terminal tersebut. Berikut ini disajikan jalur/trayek angkutan umum(mikrolet) yang melayani jedua terminal tersebut :

Tabel 8

Angkutan Umum (Mikrolet) Yang Keluar Masuk/Lewat Terminal Gadang – Landungsari

No.	Jalur/Trayek	Jumlah Angkot
1.	Gadang – Landungsari (GL)	112 unit
2.	Gadang – Mergan – Landungsari (GML)	45 unit
3.	Landungsari – Dinoyo – Gadang (LDG)	170 unit
4.	Landungsari – Gadang (LG)	118 unit

- Sumber Dinas Perhubungan Kota Malang

Jalur/trayek dari angkutan umum (mikrolet) yang melayani antar terminal Gadang dan Landungsari jumlahnya lebih sedikit daripada jalur/trayek angkutan umum yang melayani antar terminal Arjosari Gadang dan Arjosari Landungsari. Hal ini disebabkan diantara kedua terminal tersebut tipe dan fungsinya sama. Berbeda dengan bila antar terminal yang keluar masuk lewat terminal Arjosari, yang tipe terminal dan fungsinya lebih besar maka memerlukan jumlah jalur/trayek yang lebih banyak.

Hanya terdapat empat jalur/trayek dari angkutan umum (mikrolet) yang melayani kedua terminal tersebut. Namun demikian keempat jalur/trayek angkutan umum (mikrolet) yang melayani antar terminal Gadang Landungsari semuanya keluar masuk ke dalam kedua terminal tersebut. Tidak ada jalur/trayek yang hanya keluar masuk ataupun melewati salah satu terminal saja.

2. Pemanfaatan Terminal Tlogowaru Malang

a) Fungsi Pokok Terminal Tlogowaru

Terminal yang berada di wilayah Tlogowaru merupakan salah satu terminal yang menyediakan kendaraan angkutan umum untuk wilayah di sebelah selatan kota Malang. Seperti diketahui bahwa wilayah selatan kota Malang selama ini merupakan wilayah yang agak tertinggal dibanding dengan

wilayah lain di kota Malang. Transportasi umum juga cukup sulit di temui di wilayah tersebut. Meskipun ada namun jumlahnya tidak terlalu banyak dibanding luas wilayahnya dan tidak semua transportasi yang ada beroperasi dengan baik.

Keberadaan terminal Tlogowaru yang berdiri sejak tahun 1997 merupakan terminal yang bertipe C, dan menyediakan beberapa jalur trayek yang dilayani oleh beberpa unit angkutan kota (angkot). Berikut ini disajikan jalur/trayek yang tersedia di terminal Tlogowaru :

Tabel 9

Jalur/Trayek Yang Tersedia Di Terminal Tlogowaru

No.	Jalur/Trayek	Jumlah Angkot
1.	Tlogowaru – Gadang – Tirtosari (TGT)	6 unit
2.	Tlogowaru – Sarangan – Tasikmadu (TST)	81 unit
3.	Mulyorejo – Tlogowaru (MT)	17 unit

- Sumber Dinas Perhubungan Kota Malang

Namun demikian pada kenyataanya tidak semua angkutan umum (mikrolet) yang masuk ke dalam terminal Tlogowaru. Dari pengamatan yang dilakukan oleh peneliti secara langsung hanya angkutan umum (mikrolet) yang melayani jalur/trayek Tlogowaru – Sarangan – Tasikmadu (TST) yang masuk ke dalam terminal Tlogowaru. Sedangkan dua jalur/trayek lainnya tidak ditemui masuk ke dalam terminal Tlogowaru. Menurut keterangan dari Kepala Seksi Bidang Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Malang Bapak Mohamad Rabidin, bahkan dua trayek tersebut salah satunya sejak terminal Tlogowaru berdiri tidak pernah masuk ke dalam terminal.

Kemudian dalam menjalankan funsinya sebagai terminal bertipe C, terminal Tlogowaru dikepalai oleh seorang Kepala UPTD terminal yang berstatus sebagai Pegawai Negri Sipil (PNS). Dari pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti, untuk membantu tugas dari Kepala UPTD tersebut

terdapat satu pegawai yang bertugas menarik restribusi kepada angkutan umum (mikrolet) yang masuk ke dalam terminal. Juga terdapat emapat orang petugas berkendaraan roda dua yang biasanya singgah ke terminal Tlogowaru. Masih menurut keterangan dari Kepala Seksi Bidang Angkutan Orang Bapak Muhamad Rabidin, tugas dari petugas yang menggunakan sepeda motor tersebut adalah untuk melakukan penertiban pada angkutan/umum yang berada di sekitar jalur/trayek yang melayani terminal Tlogowaru. Menurut keterangan Beliau tugas dari penertiban angkutan umum (mikrolet) oleh petugas yang bersepa motor tidak dilakukan setiap hari. Karena keterbatasan dari personil yang ada maka tugas penertiban tersebut hanya dilakukan dalam waktu-waktu tertentu namun tetap secara rutin dilakukan.

Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada Kepala Seksi Bidang Angkutan Orang Bapak Mohamad Rabidin yang bertempat di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang tanggal 18 Desember 2007 pada sekitar pukul 08.35 WIB, juga diperoleh keterangan bahwa ada rencana untuk meningkatkan funsi dari terminal Tlogowaru tersebut dengan mengubahnya dari terminal penumpang bertipe C menjadi terminal bertipe B. Sehubungan dengan hal tersebut peneliti mengajukan pertanyaan sebagai berikut :"Apakah tujuan dari perubahan terminal penumpang tipe C menjadi terminal bertipe B, khususnya di terminal Tlogowaru ini"? Beliau menjawab :

> "Tujuannya adalah untuk memcah arus lalu lintas sehingga mengurangi kemacetan di satu titik. Selama ini seperti yang telah diketahui bahwa daerah di sekitar terminal Gadang pada saat pagi hari atau jam berangkat kerja dan sekolah dan juga sore hari selalu ramai dan macet. Dengan meningkatkan fungsi terminal Tlogowaru menjadi terminal penumpang tipe B nantinya bisa membagi lalu lintas sehingga mengurangi kemacetan arus lalu lintas di sekitar terminal Gadang."

Masih menurut keterangan beliau, nantinya bus-bus besar baik antar kota dalam propinsi maupun kendaraan angkutan pedesaan rencananya akan masuk terminal Tlogowaru. Sedangkan terminal Gadang hanya akan digunakan untuk tempat mangkal kendaraan angkutan kota (mikrolet), dan rencanya bus-bus antar kota dalam propinsi ada kemungkinan hanya lewat saja atau bahkan

tidak masuk sama sekali ke dalam terminal Gadang, tapi langsung menuju terminal Tlogowaru. Untuk masalah tersebut bukan menjadi tugas dari Bidang Angkutan tapi menjadi Tugas dari Bidang Lalu Lintas yang akan mengaturnya.

Sehubungan dengan adanya rencana peningkatan fungsi dari terminal Tlogowaru menjadi terminal penumpang tipe B peneliti juga mengajukan pertanyaan lain masih kepada Bapak Mohammad Rabidin Kepala Seksi Bidang Angkutan Orang pada tempat dan waktu yang sama, mengenai masalah rencana penambahan trayek yang menuju terminal Tlogowaru. Pertanyaan yang diajukan adalah sebagai berikut : "Apakah dengan adanya perubahan fungsi dari terminal Tlogowaru dari terminal penumpang tipe C menjadi tipe B, ada rencana untuk menambah trayek yang sudah ada?" Beliau menjawab :

> "Untuk sementara ini tidak ada rencana untuk menambah trayek yang sudah ada, sehubungan dengan perubahan fungsi terminal Tlogowaru menjadi terminal penumpang tipe B. Kalaupun nantinya ada rencana penambahan trayek maka harus dilakukan terlebih dahulu studi lapangan untuk kemudian dijadikan disposisi sebagai bahan pertimbangan pengajuan trayek baru kepada Walikota. Penambahan trayek baru haruslah sepengetahuan dan seijin dari Walikota."

b) Fungsi Pendukung Lain

Seperti yang telah dijelaskan dalan Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidan perhubungan yang dikeluarkan berdasarkan Keputusan Walikota Malang Nomor 302 tahun 2003 diperbolehkan untuk mengadakan usaha-usaha di sekitar terminal. Usaha-usaha pendukung di sekitar terminal tersebut diperbolehkan selama tidak mengganggu fungsi pokok dari terminal. Usaha-usaha tersebut bisa berupa kantor-kantor baik pemerintah maupun swsata, pertokoaan ataupun wartel.

Dari pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti, di sekitar terminal Tlogowaru juga terdapat usaha pendukung terminal. Di antara sepengetahuan dari peneliti usaha pendukung fungsi terminal di sekitar terminal Tlogowaru adalah warung atau rumah makan yang berjumlah dua

buah yang terletak di sebelah utara dan selatan dari terminal, dan juga terdapat wartel yang letaknya disebelah selatan terminal Tlogowaru.

Selain itu telah disebutkan di atas bahwa ada rencana perubahan fungsi terminal Tlogowaru dari terminal penumpang tipe C menjadi terminal penumpang tipe B. Menurut keterangan dari Bapak Mohammad Rabidin Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Malang, perubahan fungsi dari terminal Tlogowaru tersebut menjadi lebih besar, nantinya akan diikuti pembangunan sarana-sarana lain. Menurut beliau nantinya selain pembangunan terminal Tlogowaru yang lebih besar disesuaikan dengan fungsinya, akan juga di bangun di wilayah sekitar terminal sebuah wisma atlet kota Malang dan juga pusat perkantoran (*office block).* Selain dari keterangan beliau, rencana pengembangan terminal Tlogowaru dan pembangunan fasilitas-fasilitas lain di sekitar terminal baik berupa wisma atlet maupun *office block,* tersebut juga peneliti peroleh dari berita di media surat kabar yaitu harian Radar Malang Rabu tanggal 20 Desember 2007.

Sehubungan dengan akan adanya perubahan fungsi terminal Tlogowaru tersebut dan pembangunan fasilitas-fasilitas lain, nantinya masih menurut keterangan Bapak Mohamad Rabidin pada saat wawancara di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang tabggal 18 Desember 2007 sekitar pukul 09.35 WIB, daerah di sebelah selatan kota Malang tersebut nantinya akan menjadi ramai. Karenanya peneliti mengajukan pertanyaan yang berhubungan dengan hal tersebut. Pertanyaan yang diajukan adalah : “Apakah nantinya dengan peningkatan fungsi dari terminal Tlogowaru dan pembangunan pusat-pusat keramaian baru di wilayah tersebut akan mempermudah akses transportasi di sana?” beliau memberikan jawaban sebagai berikut :

> “Untuk mengetahui hal tersebut akan terlihat seiring waktu berjalan. Namun yang jelas pasti wilayah di selatan kota Malang tersebut akan bertambah ramai dengan berdirinya fasilitas-fasilitas publik yang baru tersebut. Dan yang pasti juga bahwa nantinya terminal Tlogowaru tersebut pasti ramai karena bis-bis dari luar kota akan masuk ke sana, sehingga akan menarik penumpang yang akan keluar kota Malang menuju ke terminal Tlogowaru.”

Adanya rencana perubahan fungsi terminal Tlogowaru tersebut khususnya serta pembangunan pusat-pusat keramaian di wilayah selatan kota Malang, juga telah terlihat. Dari sepengetahuan dari peneliti, baru-baru ini telah selesai dibangun jalan tembus yang langsung menuju ke arah terminal Tlogowaru. Jalan tembus tersebut cukup lebar bagi kendaraan-kendaraan besar seperti bus dan merukan jalan kembar dua arah, sehingga masyarakat yang ingin menuju ke arah pasar induk Gadang da terminal Gadang tidak perlu lagi memutar sepertinya dahulu.

3. Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Dalam Pengelolahan Terminal Di Kota Malang, Khususnya Terminal Tlogowaru

Seperti telah diketahui sebelumnya bahwa di kota Malang terdapat dua terminal penumpang bertipe C, selain terminal Tlogowaru. Dua diantaranya termasuk terminal Tlogowaru sepengetahuan peneliti sepi dari aktifitas kendaraan angkutan umum (mikrolet) yang keluar masuk. Karenanya peneliti mengajukan pertanyaan kepada Bapak Mohamad Rabidin selaku Kepala Seksi Bidang Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Malang pada tempat dan waktu yang sama, mengapa hal tersebut bisa terjadi. Peneliti mengajukan pertanyaan sebagai berikut :"Mengapa transportasi umum di wilayah selatan kota Malang, khususnya kendaan angkutan umum (mikrolet) yang tersedia di terminal Tlogowaru cukup sulit di hadapi?" beliau mengutarakan jawaban sebagai berikut :

> "Sebenarnya kendaraan angkutan umum atau mikrolet mikrolet tersebut tidak sulit untuk didapatkan. Dari keterangan data yang telah saya berikan kepada saudara terdapat beberapa jalur/trayek yang melayani wilayah tersebut dan jumlahnya yang saya kira cukup memadai. Namun demikian tidak semua mikrolet tersebut yang mau memafaatkan terminal Tlogowaru, hanya satu jalur/trayek saja yang mau keluar masuk terminal yaitu TST. Jadi masalahnya tidak terletak pada Dians Perhubungan tetapi pada para sopir mikrolet tersebut yang tidak mau memanfaatkan terminal, mungkin karena di daerah tersebut tidak ramai."

Dari keterangan yang diberikan oleh beliau tentang sulitnya mencari kenadaraan umum yang melayani wilayah selatan kota Malang tersebut,

kemudian peneliti juga menanyakan pertanyaan sebagai berikut :"Hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mengfungsikan terminal tersebut?" Beliau menyatakan bahwa :

> "Sebenarnya tidak ada hambatan yang berarti dalam mengfungsikan terminal Tlogowaru tersebut. Masalah justru terletak pada para sopir mikrolet tersebut mengapa tidak mau memanfaatkan terminal Tlogowaru tersebut. Kumungkinan memang wilayah tersebut sepi penumpang sehingga mikrolet malas atau tidak mau melewati jalur tesebut dan berhenti di tengah jalan."

Dari jawaban yang diberikan pada saat wawancara di kantor Dinas Perhubungan Kota Malang tanggal 18 Desember 2007 sekitar pukul 08.35 WIB tersebut, terlihat bahwa yang hambatan-hambatan yang dihadapi dalam mengfungsikan terminal Tlogowaru tersebut yang paling utama terletak pada para sopir angkutan umum (mikrolet) dan kondisi di sekitar terminal. Dari pengamatan peneliti terlihat bahwa wilayah tersebut memang cukup sepi, dan meskipun terdapat beberapa pusat keramaian seperti sekolahan, pabrik, maupun gelanggang olahraga, masyarakat di sekitarnya ataupun yang ingin menuju ke sana lebih banyak yang menggunkan sepeda motor.

Untuk mengetahui secara lebih jelas kondisi dari terminal Tlogowaru, peneliti mengadakan pengamatan secara langsung ke lokasi. Dari pengamatan tersebut terbukti bahwa di terminal Tlogowaru hanya terdapat satu kendaraan angkutan umum (mikrolet) jalur/trayek Tasikmadu – Sarangan – Tlogowaru saja. Kemudian peneliti juga mencoba beberapa kali untuk memperoleh mikrolet tidak di terminal Tlogowaru, tetapi di jalan raya yang dilalui oleh trayek mikrolet tersebut. Hasilnya adalah dari beberapa percobaan yang dilakukan sendiri oleh peneliti, dibutuhkan setidaknya waktu lebih dari 15 menit untuk mendapatkan mikrolet tersebut. Untuk lebih mengetahui sudut pandang pengguna jasa angkutan umum mengapa tidak memafaatkan kendaraan angkutan umum (mikrolet) di wilayah tersebut, maka peneliti bertanya kepada salah satu karyawan pabrik rokok yang dilayani jalur/trayek kendaraan angkutan umum (mikrolet). Pertanyaannya adalah sebagai berikut :

"Mengapa anda lebih menggunakan sepeda motor daripada memanfaatkan mikrolet yang sudah ada?" Beliau memberikan jawaban sebagai berikut :

> "Dulu saya berangkat kerja masih naik mikrolet karena belum memiliki sepeda motor. Tapi saya rasakan untuk mendapatkan mikrolet cukup lama sekitar 15 menit, sedangkan saya cepat-cepat mau masuk kerja agar tidak terlambat. Jadi saya berangkat kerja agak terburu-buru tidak bisa sedikit santai. Karenanya saya berusaha untuk membeli sepeda motor sendiri agar bisa sedikit lebih santai dan tidak takut terlambat lagi."

Keterangan tersebut peneliti peroleh setelah dapat melakukan tanya jawab langsung dengan seorang karyawan pabrik rokok yang terletak di sekitar terminal Tlogowaru bernama Farid warga Sukun. Tanya jawab berlangsung pada tanggal 22 Desember 2007 sekitar pukul 06.45 di sekitaran jalan Satsui Tubun, menuju arah terminal Tlogowaru, dimana jalan tersebut merupakan jalan yang setiap hari dilewati oleh bapak Farid menuju tempat kerjanya.

C. Analisis Dan Intepretasi Data

1. Kebijakan Pengelolahan Terminal Di Kota Malang

a) Kebijakan Pengelolahan Terminal Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Yang Diserahkan Kepada UPTD Terminal

Terminal-terminal yang ada di kota Malang seperti yang telah dijelaskan di atas diserahkan pengelolahannya oleh Dinas Perhubungan kepada sebauh unit khusus yang disebut Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal. Dalam pengelolahan terminal-terminal tersebut nantinya UPTD tiap-tiap terminal bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang. Dengan demikian terdapat pembagian tugas yang jelas terhadapap tugas yang dilakukan oleh UPTD terminal karena pelaksanaan tugas pengelolahan terminal tersebut didasarkan pada peraturan perundang-undangan. Khususnya terdapat dua peraturan yang mengatur tugas pengelolahan parkir tersebut yaitu Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 11 Tahun 2001 Tentang Pengelolahan Terminal dan keputusan Walikota malang Nomor 533 Tahun 2004 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja UPTD Pada Dinas Perhubungan Kota

Malang. Kedua peraturan tersebut didasarkan pada Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Ada beberapa hal yang patut kita perhatikan dalam melihat kondisi pengelolahan terminal di kota Malang. Yang pertama adalah bahwa dalam pengelaolahan terminal oleh Dinas Perhubungan yang diserahkan kepada UPTD terminal terdapat pembagian tugas dalam rangka mencapai tujuan. Kemudian dalam penyerahan tugas pengelolahan terminal tersebut oleh UPTD terminal juga diperkuat dengan peraturan perundungan sehingga tugas dan fungsinya menjadi jelas. Hal ini dapat kita nilai sebagai suatu kebijakan yang merupakan tindakan dalam mencapai suatu tujuan tertentu. Dalam hal ini kita bisa mengarah pada pendapat Wahab (2005:7) bahwa kebijakan tersebut dapat dikategorikan sebagai keputusan kebijaksanaan. Keptusan kebijaksanaan menurut Wahab (2005:7) tersebut maknanya adalah keputusan-keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah yang dimaksudkan untuk memberikan keabsahan, kewenangan, atau memberikan arahan terhadap pelaksanaan kebijaksanaan negara.

Selain itu kebijakan pengelolahan terminal kota Malang yang dituangkan dalam sebuah peraturan daerah (perda) dan keputusan Walikota Malang tersebut jika kita kelompokkan menurut Nugroho (2006:31) merupakan kebijakan publik yang sfatnya mikro. Kebijakan publik yang bersifat mikro di sini maksudnya adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan diatasnya. Bentuk kebijakannya adalah keputusan yang dikeluarkan oleh aparat publik di bawah mentri, gubernur, walikota, atau bupati. Dengan demikian peraturan yang mengatur tentang pengelolahan terminal di kota Malang oleh Dinas Perhubungan dan diserahkan kepada UPTD terminal merupakan suatu kebijakan yang sifanya mikro, yang dapat digunakan sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas pengelolahan terminal oleh UPTD terminal.

Hal kedua yang perlu kita perhatikan dalam pengelolahan terminal di kota Malang tersebut adalah pembagian tugas seperti yang telah di sebutkan di atas. Model pembagian tugas tersebut bila kita lihat merupakan pelimpahan

wewenang dari atas ke bawah. Maka jika kita pandang dari sudut kebijakan publik merupakan suatu model implementasi kebijakan yang bersifat *top down.* Dalam model implementasi kebijakan *top down* yang misalnya diutarakan oleh Brian W Hogwood dan Lewis Agun tersebut, terdapat syarat-syarat yang diperlukan dalam agar implementasi dapat berjalan dengan sempurna (*perfect implementatioan*). Terdapat sepuluh syarat agas implemtasi dapat berjalan dengan sempurna menurut pendapat kedua orang tersebut, yaitu:

1) Kondisi eksternal yang diahdapi oleh badan atau instansi pelaksana tidak akan menimbulkan gangguan atau kendala yang serius,
2) Untuk pelaksanaan program tersedia waktu dan sumber-sumber yang cukup memadai,
3) Perpaduan sumber-sumber yang diperlukan benar-benar tersedia,
4) Kebijakan yang akan diimplementasikan didasari oleh suatu hubungan kasualitas yang andal,
5) Hubunagn kasualitas bersifat langsung dan hanya sedikit mata rantai hubungannya,
6) Hubungan saling ketergantungan harus kecil,
7) Pemhaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan,
8) Tugas-tugas terperinci dan ditempatkan pada urutan yang tepat,
9) Komunikasi dan koordinasi yang sempurna,
10) Pihak-pihak yang memiliki wewenang kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan-kepatuhan yang sempurna.

Namun demikan tidak semua persyaratan yang telah disampaikan oleh kedua orang ahli tersebut dapat dipenuhi. Pada kenyataannya meskipun tidak semua syarat dapat dipenuhi oleh Dinas Perhubungan kota Malang, pelakasanaan tugas pengelolahan terminal di kota Malang yang diserahkan kepada UPTD terminal cukup baik. Dari pengamatan secara langsung yang dilakukan oleh peneliti baik di Dinas Perhubungan maupun di UPTD yang terdapat di terminal tidak terdapat hambatan-hambatan yang cukup berarti dalam pengoperasian terminal tersebut. Memang di beberapa terminal seperti di

terminal Tlogowaru terjadi hambatan dalam mengoperasikan terminal dengan baik. Namun secara keseluruhan pengelolahan terminal oleh UPTD terminal atas limpahan wewenang dari Dinas Perhubungan Kota Malang berjalan cukup baik.

Kemudian bila kita lihat implementasi kebijakan pegelolahan terminal yang dikuasakan pada Dinas Perhubungan dan dilaksanakan oleh UPTD terminal sesuai dengan pendapat dari Daniel Mazmanian dan Paul A Sabatier dalam Agustino (2006:139). Menurut kedua ahli tersebut impelementasi kebijakan adalah :

> "merupakan pelaksanaan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya keputusan tersebut mengidentifikasikan masalah yang ingin diatasi menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasi."

Dari makna implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh kedua ahli tersebut bisa dinilai bahwa implemtasi kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang sangat sesuai dengan pendapat kedua ahli tersebut. Terbukti di samping dengan adanya pembagian tugas yang jelas, juga terdapat terdapat berbagai cara untuk melaksanakan tugas dan masalah yang dihadapi. Dengan demikian dapat dinilai oleh peneliti bahwa implemntasi kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang yang dilakukan oleh UPTD terminal cukup jelas maksud dan tujujannya serta dillaksanakan cukup baik pula. Ini terlihat tidak banyaknya keluhan taupun hambatan yang sangat besar dan berarti dalam pengelolahan terminal oleh UPTD terminal. Kalaupun terdapat hambatan sifatnya cukup kecil dan tidak terlalu besar pengaruhnya terhadap implementasi kebijakan pengelolahan terminal.

b) Kebijakan Penyediaan Fasilitas Dan Usaha Penunjang Di Sekitar Terminal

Kebijakan penyediaan fasilitas dan usaha penunjang di sekitar terminal ersebut juga diatur oleh suatu peraturan perundangan khusus. Kebijkan

tersebuta diatur dan didasarkan pada Keputusan Walikota malang Nomor 302 Tahun 2003 Tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bidang Perhubungan. Yang hendak kita analisis kali ini yang pertama bukan lagi terletak pada sifat kebijakan tersebut karena hal itu kurang lebih sudah hampir sama dengan kebijakan sebelumnya, yaitu kebijakan tentang pengelolahannya. Langsung saja kita melihat dari segi bagimana kenyataannya di lapangan.

Dalam teorinya memang terdapat beberapa standar yang harus diterapkan agar sebuah terminal dapat menjalankan fungsinya dengan baik. Untuk itu kita dapat mengacu pada pendapat dari Fidel Miro (2004:5). Menurutnya terdapat standar kuantitas dan kualitas alat pendukung transportasi yang dapat diidentifikasikan melalui beberpa pertanyaan, yaitu :

1) Aman, Apakah obyek yang diangkut aman selama proses perpindahan dan mencapai tujuan dalam keadaan untuh, tidak rusak atau hancur?
2) Cepat, Apakah obyek yang diangkaut dapat mencapai tujuan sesuai dengan batasan waktu yang telah ditentukan?
3) Lancar, Apakah selama proses perpindahan, obyek yang diangkut tidak mengalamin hambatan atau kendala?
4) Nyaman, Apakah selama proses perpindahan, obyek yang diangkut terjaga keutuhannya dan situasi bagi sang pengangkut menyenagkan?
5) Ekonomis, Apakah proses perpindahan tidak memakan biaya yang tinggi dan merugikan obyek yang diangkut?
6) Terjamin kesediannya, Alat pendukung selalu tersedia kapan saja obyek yang diangkut membutuhkannya, tanpa mempedulikan waktu dan tempat.

Dari keenam pertanyaan yang diajukan tersebut bisa dinilai oleh peneliti bahwa fasilitas-fasilitas penunjang yang terdapat di sekitar terminal-terminal yang ada di kota Malang sudah cukup baik. Terlepas apakah fasilitas-fasilitas tersebut telah dimanfaakan semuanya atau belum dimanfaakan sepenuhnya. Di terminal-terminal besar seperti di Arjosari dari pengamatan langsung peneliti, fasilitas-fasilitas penunjang terminal tersedia cukup baik dan juga dimanfaatkan juga sepenuhya dengan cukup baik pula. Memang di terminal-terminal yang bertipe kecil atau tipe C seperti terminal Tlogowaru, meskipun

terdapat beberapa fasilitas penunjang yang peneliti lihat cukup baik, tidak semuanya dimanfaatkan dengan baik.

Selain keenam pertanyaan tersebut, dalam ilmu transportasi alat pendukung ini diistilahkan dengan sistem transportasi yang di dalamnya mencakup beberpa unsur (subsistem) sebagai berikut (Fidel Miro 2004:5) :

1) Ruang untuk gerak (jalan),
2) Tempat awal/akhir pergerakan (terminal),
3) Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun),
4) Pengelolaan, yang mengkoordinasikan ketiga unsur sebelumnya).

Dari pengamatan secara langsung dilakukan oleh peneliti bahwa penyedian subsitem tersebut untuk menunjang fungsi terminal juga sudah cukup dilakukan dengan baik. Sebagai berapa contoh adalah pembangunan jalan tembus baru yang menuju terminal Tlogowaru. Kemudian juga pembagunan jalan layang (*fly over*) di daerah sekitar terminal Arjosari untuk memperlancar arah menuju ke terminal Arjosari, disamping juga untuk mengurangi kemacetan di daerah tersebut.

Kemudian peneliti juga akan melihat implementasi dari kebijakan penyediaan fasilitas dan usaha penunjang di sekitar terminal, bila dilihat dari pendapat Daniel Mazmanian dan Paul A Sabatier (1979) dalam Wahab (2005:65). Menurut pendapat kedua ahli tersebut dikatakan bahwa implementasi kebijakan adalah :

> "Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah program yang dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan focus perhatian implementasi kebijaksanaan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman kebijaksanaan Negara, yang mencakup baik usaha-usaha mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat atau dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian"

Dari pendapat kedua ahli tersebut bisa dilihat apakah kegiatan-kegiatan ataupun usaha-usaha yang telah dilakukan dalam rangka menyediakan fasilitas dan usaha penunjang di sekitar terminal yang ada di kota Malang.

Peneliti melihat dengan dasar pendapat dari kedua ahli tersebut bahwa penyediaan fasilitas dan usah penunjang di sekitar terminal dilaksanakan

dengan cukup baik. Hal ini dapat terlihat dengan adanya akibat-akibat ataupun dampak-dampak dari usaha-usaha yang telah dilakukan. Salah satu dampak nyata yaitu dengan adanya fasilitas seperti kios-kios di sekitar terminal yang menjual barang-barang keperluan penumpang selama perjalanan, membut penumpang dengan mudah mendapatkan kebutuhannya. Di samping itu sekitar terminal juga menjadi ramai. Dan pada akhirnya implementasi kebijakan penyediaan fasilitsa dan usaha penunjang di sekitar terminal telah dilakukan dengan cukup baik, bila peneliti lihat berdasarkan makna implemetasi dari dari kedua orang ahli tersebut yang terlihat dari adanya usaha dan dampak yang ditimbulkan.

Dari sini bisa peneliti nilai bahwa penyedian fasilitas-fasilitas penunjang yang disediakan di sekitar terminal-terminal di kota Malang sudah cukup baik dan memadai. Terlepas apakah fasilitas-fasilitas tersebut telah sepenuhnya dimanfaatkan dengan baik ataupun belum. Juga terlepas apakah fasilitas-fasilitas penunjang tersebut dapat secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi fungsi terminal-terminal tersebut. Yang diamati dan dinilai oleh peneliti di sini adalah bahwa telah dibangun dan disediakan fasilitas-fasilitas penunjang terminal dengan cukup baik dan memadai. Dengan demikian bahwa telah disediakan fasilitas-fasilitas penunjang terminal di kota Malang dengan cukup baik dan memadai, meskipun tidak 100 persen sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah ditetapkan oleh Walikota Malang.

c) Kebijakan Pembagian Terminal Berdasarkan Jalur/Trayek Kendaraan Angkutan Umum (Mikrolet)

Kota Malang hampir setiap tahun mengalami perubahan dan perkembangan yang cukup pesat. Ditambah lagi dengan pertambhan jumlah penduduk yang terjadi hampir setiap tahun. Oleh sebab itu terminal-terminal yang ada di kota Malang memang sudah seharusnya tersebar ke bebagai penjuru dan sudut kota. Kebijakan pembagian terminal berdasarkan jalur/trayek kendaraan angkutan umum (mikrolet) tersebut bisa peneliti nilai sebagai usaha untuk mengantisipasi bertambahnya jumlah obyek yang

diangkut dari waktu ke waktu. Pertambahan jumlah obyek yang diangkut dari waktu ke waktu menurut Fidel Miro (2004:6) disebabkan oleh :

1) Pertambahan penduduk,
2) Pertambahan urbanisasi,
3) Pertambahan produksi barang-barang ekonomi,
4) Pertambahan pendapatan/kesejahteraan,
5) Perkembangan wilayah,
6) Pertumbuhan pusat-pusat kegiatan,
7) Pertambahan keinginan untuk melakukan perjalanan.

Maka jika dilihat dari adanya perkembangan jumlah obyek yang diangkut berdasarkan adanya beberpa hal yang telah disebutkan diatas kebijakan pembagian terminal di kota Malang tersebut sudah cukup baik. Dengan adanya terminal di sudut-sudut kota Malang atau perbatasan kota, maka masyarakat yang ingin mengadakan perjalan keluar kota cukup sekali naik kendaraan umum karena langsung menuju terminal-terminal yang menyediakan bus antar kota.

Di samping itu terminal-terminal yang terdapat di sudut-sudut atau perbatasan kota tersebut juga dalam rangka perkembangan wilayah kota. Pembangunan terminal yang ada di kota Malang juga diikuti dengan pembangunan-pembangunan di bidang lain sehingga pembangunan kota melebar. Daerah pinggiran kota dangan keberadaan terminal dan fasilitas-fasilitas publik lain tersebut menjadi ramai, yang pada akhirnya pembangunan kota menjadi merata. Hal inilah yang telah diamati oleh peneliti terjadi di dareah sudut-sudut kota Malang atau daerah perbatasan, seperti di daerah Arjosari dan Landungsari.

Kemudian bila kita lihat dari sudut pandang implemtasi kebijakan pembagian terminal berdasarkan trayek/jalur di kota Malang sudah cukup baik. Hal ini bila peneliti lihat dan nilai berdasarkan pendapat Van Meter dan Van Horn mengenai model implemtasi. Kedua orang ahli tersebut mengemukakan sebuah model implemtasi yang disebut *A Model of Policy Implementation Pocess* (Model Proses Implementasi Kebijakan) oleh Van

Meter dan Van Horn. Dalam model ini implementasi kebijakan dipandang sebagai prosedur-prosedur yang meliputi konsep-konsep seperti perubahan, control, dan kepatuhan bertindak. Model kebijakan ini juga mempunyai variable yang saling terkait, diantaranya :

1) Ukuran dan tujuan kebijakan,
2) Sumber-sumber kebijakan,
3) Ciri-ciri atau sifat instansi pelaksana,
4) Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan,
5) Lingkungan ekonomi, social, politik

Bila dilihat berdasarkan model implementasi di atas dapat dinilai bahwa kebijakan pembagian terminal di kota Malang berdasarkan jalur/trayek sesuai dengan model implemntasi di atas. Khususnya adalah adanya komunikasi antar organisasi. Hal ini bisa dilihat dengan salaing berhubungannnya antar terminal yang ada di kota Malang satu sama lain. Dengan adanya jalur/trayek yang melewati ataupun keluar masuk beberapa terminal membuktikan bahwa komunikasi berjalan baik dengan tidak adanya hambatan dalam kegiatan pelaksanan implementasi kebijakan.

Pada akhirnya dapat peneliti nilai bahwa implementasi kebijakan khususnya pembagian terminal berdasarkan jalur/trayek berjalan dengan cukup baik. Berdasarkan model implementasi yang telah ditulis diatas, terlihat bahwa implemntasi berjalan dengan baik dan cukup sesuai dengan model implemtasi, tanpa hambatan yang cukup berat sehingga pada akhirnya secara garis besar tujuan yang hendak dicapai oleh kebijakan tersebut dapat berjalan dengan cukup baik.

2. Pemanfaatan Terminal Tlogowaru Kota Malang

a) Fungsi Pokok Terminal Tlogowaru

Terminal Tlogowaru merupakan terminal penumpang bertipe C yang mempunyai fungsi pokok menyediakan kendaraan angkutan umum (mikrolet) dalam kota saja. Tugas pokok tersebut telah dilaksanakan dengan baik dimana telah menyediakan beberapa trayek/jalur dengan jumlah angkutan yang juga cukup memadai. Dan bila kita lihat dari sudut pandang kebijakan publik hal

tersebut sudah dapat dikatakan sebagai pelaksanaan atau implementasi kebijakan publik sesuai dengan normatifnya.

Pelaksanaan kebijakan tersebut dapat dikatakan secara normatif kerana telah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dalam penyediaan terminal dan pengfungsiannya. Dan yang menjadi dasar bahwa hal tersebut sesuai dengan normatifnya adalah bila peneliti mengacu pada pendapat Wahab (2006:64) yang dikutip dalam kamus Webster. Dalam kamus tersebut merumuskan secara pendak bahwa "*to implement* (mengimplementasikan) berarati *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu) *to give practical effect* (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu)."

Berdasarkan pendapat tersebut dapat peneliti nilai bahwa untuk melaksanakan atau mengimplementasikan kebijakan penyedian dan pengfunsian terminal telah disediakan lahan dan dana untuk membangun terminal. Kemudian untuk melaksanakan atau mengimplementasikan kebijakan tersebut telah dibangun terminal di daerah Tlogowaru tersebut. Setelah terdapat bangunan terminal dan fasilitas-fasilitas pendukungnya kemudian akan terlihat akibat dari keberadaan terminal tersebut.

Yang menjadi permasalahan di sini setelah disediakannya sarana terminal untuk melaksanakan kebijakan tersebut, adalah dampak yang ditimbulkan setelahnya. Dampak yang ditimbulkan dari keberadaaan terminal tersebut bisa positif ataupun negatif. Dampak yang positif di sini adalah setelah disediakan sarana terminal tersebut, masalah transportasi umum yang melayani di sekitar terminal Tlogowaru tersebut menjadi dapat teratasi. Sedangkan dampak yang negatif adalah keberadaan terminal di daerah tersebut tidak menimbulkan perubahan terhadap masalah transportasi, atau bahkan menimbulkan kerugian misalnya dari segi finansial.

Namun kondisi yang terjadi di terminal Tlogowaru bisa peneliti katakan cukup unik. Hal ini dikarenakan keberadaan terminal Tlogowaru tersebut menimbulkan dua dampak sekaligus. Dengan keberadaan terminal Tlogowaru di satu sisi menimbulkan dampak positif terhadap masalah transportasi umum

di wilayah sekitarnya. Namun demikian dampak positif tersebut tidak terlalu besar dalam perubahan kondisi atau pengentasan masalah transportasi umum di wilayah tersebut. Meskipun telah terdapat terminal di daerah tersebut yang menyediakan kendaraan angkutan umum (mikrolet) yang melayani rute/trayek sekitarnya, tidak semua kendaraan angkutan umum tersebut melayani dengan baik. Dalam artian bahwa beberapa jalur/trayek kendaraan angkutan umum tersebut tidak pernah masuk dan memanfaatkan terminal, serta untuk medapatkannya juga membutuhkan waktu yang cukup lama karena tidak setiap waktu ada.

Kemudian sisi negatinya adalah bahwa keberadaan terminal Tlogowaru sejak tahun 1997 bangunannya sudah banyak mengalami kerusakan. Karena sedikitnya kendaraan angkutan umum (mikrolet) dan juga sepinya aktifitas ekonomi di sekitar termial membuat pemasukan dari restribusi terminal menjadi sedikit pula. Seperti telah dijelaskan di atas yang berdasarkan penjelasan Bapak Mohamad Rabidin, bahwa restribusi terminal nantinya digunakan untuk biaya perawatan terminal itu sendiri. Dengan sedikitnya pemasukan dari restribusi terminal tersebut secara langsung juga akan berpengaruh terhadap keberadaan terminal, khususnya perawatan dan pemeliharaan terhadap bangunannya. Dengan demikian yang hendak dikatakan oleh peneliti di sini sisi negatif dari keberadaan terminal Tlogowaru tersebut adalah adanya kerugian finansial.

Kerugian finansial di sini adalah bahwa pembangunan terminal pastilah memakan biaya yang cukup besar dari APBD Kota Malang. Dengan biaya yang telah dikelurakan diharapakan memberikan manfaat yang cukup besar pula kepada pemecahan masalah. Namun pada kenyataannya biaya yang dikeluarkan tersebut meskipun memberikan dampak yang cukup positif, tidak sebanding dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan. Pada akhirnya tujuan yang hendak dicapai dalam kebijakan yang telah ditetapkan dengan penggunaan dana tertentu, menjadi kurang efektif ataupun tidak memberikan manfaat yang cukup besar terhadap pemecahan masalah transportasi di wilayah tersebut.

Di atas juga telah diuraikan bahwa melihat kondisi yang demikian ternyata lambat laun pemerintah kota Malang cukup tanggap. Bisa peneliti katakan bahwa pemerintah kota Malang cukup tanggap menghadapai kondisi demikian, karena pemerintah kota Malang menyiapkan strategi baru dalam memecahkan maslah yang kurang dapat diatasi oleh kebijakan sebelumnya. Dan yang diajukan oleh peneliti sebagai bukti adalah adanya rencana perubahan fungsi terminal Tlogowaru tersebut menjadi lebih besar dari sebelumnya, yaitu menjadi terminal penumpang tipe B. Tidak hanya pengembangan fungsi terminal Tlogowaru saja, dalam rencana strategi pemerintah kota Malang tersebut juga akan diikuti dengan pembangunan faslitlitas-fasilitas publik lainnya yang lebih banyak.

Rencana dari pemerintah kota Malang tersebut khususnya untuk mengatasi masalah transportasi peneliti nilai merupakan langkah yang cukup tepat. Sebagai dasar pertimbangan dari peneliti adalah adanya usaha pengembangan sistem transportasi guna mencapai kondisi yang ideal. Tujuan yang hendak dicapai dengan rencana pengembangan transportasi tersebut bisa dilihat dari apa yang diutarakan oleh Fidel Miro (2004:7) yaitu :

1) Mencegah masalah yang tidak dinginkan yang diduga akan terjadi pada masa yang akan datang (tindakan preventif),
2) Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada (*problem solving*),
3) Melayani kebutuhan transportasi (*demand of transport*) seoptimum dan seseimbang mungkin.
4) Mempersiapkan tindakan/kebijakan untuk tanggap pada keadaan di masa depan,
5) Mengoptimalkan penggunaan daya dukung (sumber daya) yang ada, yang juga mencakup penggunaan dan yang terbatas seoptimal mungkin, demi mencapai tujuan atau rencana yang maksimal (daya guna dan hasil guna yang tinggi).

Mungkin akan timbul pertanyaan mengapa tidak dari dahulu saja untuk menjalankan kebijakan rencana pemerintah kota Malang tersebut. Menurut pendapat dari peneliti, rencana dari pemerintah kota Malang tersebut sudah

cukup baik meskipun baru diluncurkan baru-baru ini. Yang terpenting di sini adalah adanya itikad baik dari pemerintah kota Malang dengan menggulirkan rencana kebijakan tersebut dan belum terlambat untuk melaksanakannya. Hal ini didasari peneliti dari pendapat Fidel Miro yang menyatakan bahwa perencanaan khususnya transportasi adalah sebuah proses. Dan karena sebuah proses maka membutuhkan waktu yang tidak teruru-buru dan selalu memungkinkan adanya perubahan baik itu pengurangan taupun penambahan. Menurut Fidel Miro (2004:9) perencanaan transportasi sebagai proses dapat diidentifikasikan sebagai berikut :

1) Memerlukan skala waktu dan pentahapan,
2) Memerlukan perhitungan dan analisis secara rasional,
3) Memerlukan proses perulangan (umpan balik),
4) Memerlukan evaluasi untung-rugi,
5) Memerlukan kondisi mendukung seperti koordinasi, integrasi, dan fleksibel terhadap perkembangan.

Meskipun perubahan dan peningkatan terminal Tlogowaru masih dalam tahap rencana, namun demikian peneliti sudah dapat melihat beberapa proses implementasinya. Misalnya saja pada saat peneliti menuju ke terminal Tlogowaru pada tanggal 22 Desember 2007 sekitar pukul 09.30 WIB terlihat adanya petugas yang melakukan survey disekitar terminal Tlogowaru. Disamping melakukan survey juga dilakukan pengukuran tanah dan juga mulai adanya pembongkaran bangunan terminal Tlogowaru. Dengan demikian dapat peneliti nilai bahwa perubahan fungsi dari terminal Tlogowaru tersebut belum dapat diketahui hasil pencapaian tujuannya (*autput*), dikarenakan masih merupakan rencana. Namun demikian usaha-usaha awal yang telah dilakukan seperti yang telah disebutkan di atas harus dihargai karena hal itu dapat dinilai sebagai usaha awal untuk mengimplemtasikan kebijakan.

Dengan demikian pada akhirnya peneliti dapat memberikan penilaian bahwa perananan pemerintah kota Malang dalam memfungsikan terminal Tlogowaru dalam mengatasi masalah transportasi umum di wilayah tersebut sudah cukup baik untuk sementara ini. Hal ini didasari pada adanya kebijakan

pemerintah kota Malang untuk meningkatkan fungsi dari terminal Tlogowaru beserta fasilitas-fasilitas yang secara langsung maupun tidak dapat menunjang terminal tersebut. Dan hasilnya baru bisa kita lihat tidak pada saat ini, tapi waktu yang akan datang.

b) Fungsi Pendukung Lain

Tidak banyak hal yang bisa peneliti analisis dalam hal fungsi pendukung dari terminal Tlogowaru tersebut. Pada awalnya memang fasilitas-fasilitas penunjang yang telah ada disekitar terminal sudah cukup baik. Hal ini bisa peneliti nilai dengan adanya fasilitas penunjang terminal seperti bangunan terminal yang cukup baik, beserta fasilitas penunjang seperti tempat parkir, kantin, kamar mandi, tempat tunggu penumpang, tempat penurunan, dan pintu masuk dan keluar terminal.

Selain usaha penunjang yang berada di dalam terminal juga terdapat usaha-usaha penunjang yang berada di luar terminal. Usaha-usaha penunjang yang terletak di luar terminal Tlogowaru tersebut juga tidak mengganggu fungsi pokok dari terminal. Atau dengan kata lain hal tersebut sudah sesuai dengan penjelasan dari pasal 10 ayat 1dan 2 yaitu :

> "Kegiatan usaha penunjang dimaksud di atas antara lain dapat berupa usaha pertokoan, perkantoran, restaurant, sepanjang usaha penunjang tersebut tidak mengganggu fungsi pokok terminal. Ketentuan bahwa kegiatan dimaksud dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia dan warga Negara Indonesia, dimaksudkan untuk memberikan kesempatan warga Negara Indonesia dan badan hukum Indonesia berperan serta dalam kegiatan usaha penunjang terminal dalam rangka memberikan kemudahan kepada para pengguna jasa."

Usaha-usaha penunjang yang berada di luar terminal Tlogowaru tersebut memang dalam kenyataannya tidak terlalu banyak. Dari pengamatan langsung oleh peneliti, hal ini disebabkan sepinya aktifitas penduduk di sekitar terminal sehingga jurang menguntungkan dari segi ekonomi. Mungkin dengan adanya rencana perubahan fungsi dari terminal Tlogowaru dan pembangunan fasilitas-fasilitas publik baru di sekitar terminal akan membuat aktifitas di sikitar terminal menjadi lebih ramai sehingga akan menarik dari segi ekonomi.

Pada akhirnya terminal nantinya diharapakan tidak hanya fungsi pokoknya saja yang berjalan dengan baik ,tapi juga memberikan manfaat secara ekonomi terhadap masyrakat di sekitarnya.

Pada akhirnya implementasi dari fungsi pendukung lain terminal Tlogowaru bisa dikatakan tidak berjalan dengan baik. Hal ini sangat terlihat dengan kondisi yang nyata terlihat di sekitar terminal Tlogowaru. Sepinya aktifitas yang terjadi disekitar terminal Tlogowaru membuktikan bahwa fungsi lain dari terminal Tlogowaru tidak berjalan dengan baik.

3. Hambatan-hambatan Yang Dihadapi Dalam Pengelolahan Terminal Di Kota Malang, Khususnya Terminal Tlogowaru

Dalam hal implementasi dari sebuah kebijakan terdapat beberapa hal yang menyebabkan tidak tercapainya tujuan dari suatu kebijakan. Menurut Islamy (2006:144) hal-hal tersebut antara lain :

a. Tersedianya sumber-sumber yang terbatas, baik tenaga, waktu, materiil, dan sebagainya,
b. Kesalahan dalam mengadministrasikan kebijkan-kebikakan Negara,
c. Sedikitnya factor-faktor yang dipertimbangkan, sedangkan problem-problem public sering kali timbul karena adanya pelbagai factor,
d. Implementasi kebijakan public dilaksanakan tidak sesuai dengan petunjuk pelaksanaan,
e. Adanya kebijakan Negara yang mempunyai tujuan bertentangan satu sama lain,
f. Adanya usaha unutk memecahkan beberapa masalah tertentu yang memakan biaya besar dari masalah itu sendiri,
g. Banyaknya problem-problem public yang tidak dapat dipecahkan secara tuntas,
h. Terjadinya perubahan sifat permasalahan ketika kebijakan sedang dirumuskan atau dilaksanakan,
i. Adanya masalah baru yang lebih menarik dan dapat mengalihkan perhatian orang dari masalah yang telah ada.

Beberapa hal yang menyebabkan tidak tercapainya tujuan dari kebijakan publik tersebut dapat dijadikan sebagai dasar dalam menilai kebijakan pemerintah kota Malang, dalam hal ini adalah kebijakan tentang terminal Tlogowaru. Memang tidak semua hal yang ada di atas dapat dijadikan oleh peneliti sebagai dasar penilaian.

Beberpa hal yang dapat dijadikan dasar penilaian oleh peneliti adalah ketersediaan sumber, sedikitnya faktor yang dipertimbangkan, dan banyak problem publik lain yang belum dipecahkan secara tuntas. Ketiga hal tersebut yang diniali oleh peneliti merupakan hambatan yang menyebabkan kebijakan publik yang telah diluncurkan tidak memberikan manfaat yang berarti taupun tujuannya tidak sepenuhnya tercapai.

Karenya dalam rencana kebijakan tentang terminal Tlogowaru dan kebijakan penunjang lainnya perlu diperhatikan ketiga hal tersebut. Hal ini tentu saj untuk menghindari agar kesalah-kesalahan yang telah dilakukan kebijakan sebelumnya tidak terulang. Atau setidaknya kesalahan-kesahalan yang telah terjadi pada kebijakan sebelumnya sedikit dapat dieleminasi oleh kebijakan yang baru akan dilaksanakan. Kuncinya adalanh dengan lebih banyak memberi perhatian pada ketiga hal yang telah disebutkan oleh peneliti sebelumnya.

Bab V

Penutup

A. Kesimpulan

Dari pengamatan-pengamatan yang telah dilakukan oleh peneliti, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa pelaksanaan kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang oleh Dinas Perhubungan, secara umum sudah berjalan dengan cukup baik. Sedangkan pengelolahan terminal khususnya terminal Tlogowaru memang belum berjalan dengan cukup baik, sehingga belum memberikan manfaat yang cukup besar. Khusus pengelolahan terminal Tlogowaru karena kurang berjalan dengan baik dan tidak memberikan manfaat, maka pada akhirnya tidak bisa mengatasi permasalahan transportasi di wilayah selatan kota Malang atau daerah sekitar terminal Tlogowaru.

Pengelolahan terminal di kota Malang yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dan diserahkan pengelolahannya kepada Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) terminal, merupakan gambaran adanya pembagian tugas yang jelas. Pembagian tugas tersebut sangat baik karena didasari dengan peraturan perundangan sebagai dasar pelaksanaan sehingga kuat secara hukum. Namun demikian tidak lupa perlu ditarik satu kesimpulan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi fungsi dari terminal. Faktor-faktor antara lain adalah :

1) Letak dari suatu terminal,

Letak atau posisi dari suatu terminal cukup berpengaruh besar terhadap terminal, kususnya dalam hal pemanfaatan fungsi dari terminal. Sebagai contoh adalah apa yang dialami oleh terminal Tlogowaru yang letaknya berada di sebelah selatan kota Malang. Seperti diketahui bahwa wilayah selatan kota malang merupakan wialyah yang cukup sepi dan lebih tertinggal pembagunanannya dibanding wilayah kota malang lainnya.

Kondisi yang deminkian menyebabkan keberadaan terminal di daerah tersebut kurang dapat berfungsi dengan baik. Hal ini dimungkinkan karena sepinya aktifitas masyarakat di daerah tersebut yang disebabkan tidak banyaknya fasililitas-fasilitas publik dan juga pusat-pusat keramaian di daerah itu. Pada

akhiranya transportasi umum yang menjangkau daerah tersebut menjadi cukup sulit untuk didapatkan. Dan keberadaan terminal di daerah tersebut pada kenyataannya tidak mampu untuk mengatasi permasalahan tersebut dengan baik.

2) Faslitas penunjang dari terminal,

Setelah memperhatikan letak dari terminal, hal lain yang juga harus diperhatikan dalam hal pengelolahan terminal adalah fasilitas-fasilitas penunjang terminal. Hal ini sangat penting untuk memberikan pelayanan yang baik bagi siapa saja yang akan memafaatkan terminal. Dengan adanya fasilitas penunjang terminal yang baik dan memadai seperti yang telah dijelaskan di atas atau dalam penjelasan Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang perhubungan maka, akan membuat terminal dapat berfungsi dengan baik.

Penyedian fasilitas yang baik dan memadai akan membuat kemudahan dan kenyamanan bagi para pengguna terminal. Dan yang juga tidak boleh dilupakan adalah perawatan dari fasilitas-fasilitas penunjang terminal tersebut. Jangan sampai dengan ramaianya terminal yang otomatis juga akan meningkatkan restribusi terminal, membuat lupa untuk menjaga dan merawat fasilitas-fasilitas yang sudah ada tersebut sehingga menjadi rusak. Bila hal tersebut terjiadi maka akan mengurangi kenyamanan para pengguna terminal.

3) Fasilitas-fasilitas publik yang terdapat di sekitar terminal

Dalam pembangunan terminal harus juga diikuti dengan pembangunan fasilitas-fasilitas publik yang lain. Atau dengan kata lain pembangunan terminal berhubungan dengan pembangunan-pembanunan lain di sekitarnya. Pembangunan-pem,bangunan faslitas publlik lain misaknya fasilitas pelayanan publik dan juga pusat-pusat keramaian. Jangan sampai kasus yang terjadi di terminal Tlogowaru terulang, karena pembangunan terminal tidak diikuti dengan pembangunan di wilayah sekitarnya sehingga terminal kurang berfungsi dengan baik.

Selain itu juga dapat ditarik kesimpulan mengenai hambatan-hambatan dalam memanfaatkan terminal Tlogowaru, yang didapat oleh peneliti dari pengamatan yang telah dilakukan yaitu :

1) Letak dari terminal Tlogowaru itu sendiri,

Dalam memfungsikan dan memanfaatkan terminal erat hubungannya dengan letak dari terminal itu sendiri. Hal ini seperti yang telah dijelaskan di attas sebelumnya bahwa letak terminal akan berpengaruh terhadapa fungsi dan keberadaannya. Dan saperti peneliti lihat bahwa letak dari terminal Tlogowaru tersebut berada di wilayah selatan kota Malang. Wilayah selatan kota Malang cukup sepi dan tertinggal pembangunannya dibanding wilayah Malang lainnya. Kemudian pembanguan terminal Tlogowaru tidak diikuti pembengunan di wilayah sekitarnya. Karena tidak diikuti pembangunan lain di sekitarnya maka aktifitas masyarakat tidak berubah banyak, yang disebabkan tidak adanya pusat-pusat keramaian. Pada akhiranya keadaan masih saja sepi dan meskipun telah didirikan terminal tetap saja kurang menarik perhatian angkutan umum (mikrolet).Dengan demikian letak terminal Tlogowaru menjadi kurang tepat.

2) Sopir angkutan umum (mikrolet) yang ada di terminal Tlogowaru,

Hambatan lain yang dihadapi dalam memfungsikan terminal adalah dari para sopir angkutan umum (mikrolet) sendiri. Meskipun telah tersedia terminal sebagai tempat menaikan dan menurunkan penumpang banyak dari para sopir angkutan umum (mikrolet) tersebut yang tidak mau masuk ke terminal dan lebih memilih berhenti di temgah jalan.

Namun demikian hal tersebut bisa dimaklumi karena meskipun masuk ke terminal untuk menurunkan penumpang ataupun menaikan penumpang,angkutan umum (mikrolet) tersebut akan sulit mendapatkan penumpang di terminal. lebih mudah untuk mendapatkan penumpang di jalan daripada di terminal yang kondisinya sepi dari aktifitas masyarakat.

3) Dana yang terbatas,

Sedikitnya aktifitas yang terjadi di dalam dan sekitar terminal membuat pemasukan terminal Tlogowaru dari restribusi terminal menjadi sedikit. Padahal seperti yang telah dijelaskan di atas bahwa pemasukan dari restribusi terminal ini, nantinya akan digunakan untuk perawatan dari terminal itu sendiri. Pada akhirnya karena sedikitnnya dana yang tersedia membuat terminal Tlogowaru menjadi kurang terawat.

4) Jumlah pegawai pengelolah terminal,

Kondisi disekitar terminal Tlogowaru cukup sepi dari aktifitas keluar masuk kendaraan. Banyak kendaraan angkutan umum (mikrolet) yang lebih suka untuk berhenti atau mencari penumpang di tengah jalan. Karena itu Dinas Perhubungan sering melakukan operasi penertiban angkutan umum (mikrolet) di sekitar terminal Tlogowaru. Operasi penertiban tersebut dilakukan pada saat-saat tertentu karena terbatasnya jumlah pegawai. Terbatasnya jumlah pegawai Dinas Perhubungan yang operasi penertiban tersebut, maka operasi penertiban tersebut juga tidak bisa dilakukan sesering mungkin. Akibatnya setelah dilkukan operasi, beberapa hari kemudian kendaraan angkutan umum tersebut kembali tidak mau masuk terminal dan memilih untuk berhenti di tengah jalan.

Kemudian dalam hal perawatan bangunan dan fasilitas-fasilitas penunjang dari terminal Tlogowaru juga kurang dalam hal pegawai pelaksannya. Tidak ada pegawai yang melakukan perawatan dan pembersihan bangunan terminal, sehingga terminal Tlogowaru menjadi kurang terawat.

Disamping itu dapat juga ditarik kesimpulan bahwa implementasi kebijakan pengelolahan terminal di kota Malang sudah berjalan dengan cukup baik. Hal ini terbukti dengan tidak adanya hambatan-hambatan yang cukup berarti dalam melakukan pengelolahan terminal, sehingga tujuan dari kebijakan pengelolahan terminal secara garis besar dapat tercapai. Memang masih terdapat kendala di beberapa tempat misalnya di terminal Tlogowaru.

Khusus untuk terminal Tlogowaru memang kebijakan pengelolahan terminal tidak berjalan dengan baik. Karena tidak berjalan baik, maka tujuan dari kebijakan untuk mempermudah akses transportasi di wilayah sekitar terminal Tlogowaru yaitu wilayah selatan kota Malang tidak dapat tercapai dengan baik. Namun adanya usaha untuk meningkatkan fungsi dari terminal Tlogowaru adalah suatu kebijakan yang cukup baik dalam rangka memecahkan masalah yang sebelumnya belum dapat dipecahkan oleh kebijakan sebelumya.

Pada akhirnya dapat diketahui bahwa selama ini pengelolahan terminal di kota Malang sudah cukup baik, dengan pembagian tugas dan juga penyediaan fasilitas-fasilitas penunjang yang baik dan juga memadai. Bila terdapat hambatan-hambatan dalam melaksanakan pengelolahan terminal-terminal di kota Malang oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) terminal, hal itu masinh dalam hal yang wajar. Ini dikarenakan hambatan-hambatan dalam pengelolahan terminal tersebut tidak cukup besar, sehingga dapat mempengaruhi fungsi terminal dengan besar. Atau dengan kata lain dengan hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pengelolahan terminal, terminal-terminal yang ada di kota Malang masih dapat menjalankan fungsinya dengan baik untuk memberika pelayan yang baik kepada masyarakat.

B. Saran

Dengan melihat hambatan-hambatan yang dihadapai dalam pengelolahan terminal-terminal yang ada di kota Malang, dapat diberikan saran dalam rangka perbaikan. Terminal-terminal yang sudah dapat berjalan dengan baik fungsi dan manfaatnya haru tetap dijaga dan dirawat. Perawatan terhadap terminal-terminal ynag sudah baik tersebut dapat ditempuh dengan terus menjaga kebersihan terminal dan merawat bangunan yang sudah ada. Kemudian untuk meningktkan pelayan kepada masyarakat, maka terminal-terminal yang sudah baik tersebut harus manambah dan meningkatkan fasilitas-faslitas penunjang terminal. hal ini dilakukan untuk menambah kemudahan dan kenyamanan para penggguna terminal-terminal tersebut.

Kemudian untuk terminal-terminal yang kurang dapat berfungsi dan bermanfaat tersebut khususnya terminal Tlogowaru, untuk meningkatkan fungsi dan manfaatnya dapat diambil jalan sebagai berikut :

1. Mengganti lokasi dari terminal,

Jika dirasa lokasi terminal kurang strategis maka dapat diganti lokasinya ke daerah yang strategis. Lokasi yang strategis di sini maksudnya adalah daerah yang tidak jauh dari sebah pusat-pusat keramaian ataupun fasilitas-fasilitas pelayanan publik. Hal ini akan bermanfaat dalam mendekatkan terminal dengan para penggunanya.

2. Meningkatkan fungsi atau tipe dari terminal,

Terminal-terminal yang kurang berfungsi dengan baik, dapat ditingkatkan manfaatnya dengan meningkatkan tipenya. Dengan meningkatkan tipe dari sebuah terminal akan membuat terminal menjadi lebih besar baik dari segi bangunan maupun fungsinya. Peningkatan tipe terminal otomatis akan diikuti dengan perubahan pengelolahan terminal dan juga fungsinya.

Peningkatan fungsi terminal dengan meningkatkan tipenya, sudah direncanakan di terminal Tlogowaru. Hal tersebut sangat baik untuk lebih meningkatkan manfaat terminal Tlogowaru yang selama ini kurang berjalan dengan baik.

3. Pembangunan terminal disertai pembangunan di wilayah sekitarnya,

Pembangunan terminal selayaknya diikuti dengan pembagunan wilayah di sekitarnya. Dengan pembangunan wilayah di sekitar terminal membuat adanya pusat-pusat keramaian, sehinggga keberadaaan terminal sangat dibutuhkan untuk meyediakan kendaraan angkutan umum.

Hal inilah yang sedang direncanakan di daerah sekitar terminal Tlogowaru. Di samping peningkatan tipe teminal Tlogowaru, juga diikuti dengan pembangunan diwilayah sekitarnya. Dengan demikian keberadaan terminal Tlogowaru akan sangat bermanfaat karena adanya pusat-pusat keramaian tersebut.

Disamping itu dalam implementasi pengelolahan terminal harus juga memparhatikan kondisi dan situasi yang terjadi di sekitar terminal. Dalam implementasi kebijakan pengelolahan terminal harus diciptakan kondisi dan situasi yang cukup mendukung. Dengan penciptaan kondisi dan situasi yang mendukung nantinya akan mempermudah dalam implementasi pengelolahan terminal. hal ini penting agar kejadian seperti di terminal Tlogowaru dapat dihindari, dengan lebih memperhatikan kondisi dan situasi terminal sebelum mengimplementasikan pengelolahan sebuah terminal.

Daftar Pustaka

Abdul Wahab,Solichin,1989.***Pengantar Analisis Kebijakan Negara.***Jakarta: Rhineka Cipta

Abdul Wahab,Solichin,2005.***Analisis Kebijaksanaan:Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara.***Jakarta:Bumi Aksara

Agustino,L,2006.***Dasar-Dasar Kebijakan Publik.***Bandung:CV.Anfabeta

Arikunto,S.1990.***Prosedur Penelitian, Suatu Pendekataan Praktek.***Jakarta:Rhineka Cipta

Duljoeni, 1985.***Seluk Beluk Masyarakat Kota.***Bandung;Alumni

Dye, Thomas, R, 1992.***Understanding Public Policy.***New Jersey, Prentice Hall, Englewood Cliff

George, Frederickson, 1987.***Asministrasi Negara Baru.***Jakarta:LP3ES

Islamy,Irfan.2004.***Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara.***Jakarta:PT.Bumi Aksara

Koentjoraningrat, 1986.***Metode Penelitian Masyarakat.***Jakarta:Gramedia

Nugroho,R.2006.***Kebijakan Publik Untuk Negara Berkembang:Model Perumusan Implementasi dan Evaluasi.***Jakarta:PT.Elex Media Komputindo

Media Masa, Jawa Pos 17 Maret 2007, ***Ketika Fungsi Terminal Tak Berjalan***

Miles, Mattew B & A Michael Huberman Diterjemahkan Oleh Tjetjep, 1992.***Analisis Data-Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru.***Jakarta:UI

Moleong,Lexy J.2004.***Metode Penelitian Kualitatif. Edisi Refisi.***Jakarta:PT.Remaja Rosda Karya

Miro, Fidel, 2004.***Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Teknisi.***Jakarta:Erlangga

Moenir, AS, 1995.***Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia.***Jakarta:Bumi Aksara

Soekanto, Soerono, 1984.***Investasi dan Analisis Tentang Perundang-Undangan Lalu Lintas.***Jakarta:Rajawali

Siagian, SP, 1992.***Kerangka Dasar Ilmu Administrasi.***Jakarta:Rhineka Cipta

Singarimbun,Marni dan Effendi,Sofian.1989.***Metodelogi Penelitian Survey.***Jakarta:LP3ES

Sekretariat Jendral Departemen Dalam Negri 1988.Keputusan Mentri Dalam Negri Nomor 59 Tahun 1988 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Rencana Pengembangan Kota:Jakarta

Thoha, Mifta, 2004.***Birokrasi dan Politik di Indonesia.***Yogyakarta:UGM

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta:Sinar Grafika

Widodo, Joko, 2001.***Good Governance, Telaah Dimensi :Akuntabilitas dan Kontrol Birokrasi Pada Era Desentralisasi dan Otonomi Daerah.***Surabaya, Insan Cendekia

Boediono, B, (2003). ***Pelayanan Prima Perpajakan.*** Jakarta, Rineka Cipta,

S A L I N A N

NO.13/C,2001

PERATURAN DAERAH KOTA MALANG

NOMOR 11 TAHUN 2001

TENTANG

PENGELOLAAN TERMINAL

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALIKOTA MALANG,

Menimbang :

a. bahwa terminal merupakan fasilitas umum dan sarana yang strategis bagi pengaturan dan pengawasan kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum di Kota Malang, sehingga dipandang perlu untuk mengadakan penyelenggaraan terminal ;

b. bahwa untuk memberikan landasan hukum bagi penyelenggaraan terminal yang meliputi pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban terminal, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Terminal .

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 83 ; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3186) ;
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76 ; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3209) ;
3. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49 ; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) ;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Nomor 60 Tahun 1999 ; Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839) ;

5. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Nomor 246 Tahun 2000; Tambahan Lembaran Negara Nomor 4048) ;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana ;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Pemerintah Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II ;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan ;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan ;
10. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1997 tentang Retribusi Daerah;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan ;
12. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Pemerintah Daerah ;
13. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 1999 tentang Pedoman pengelolaan Terminal Angkutan Penumpang ;
14. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Malang Nomor 11 Tahun 1987 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil ;
15. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2001 tentang Perubahan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Malang Nomor 3 Tahun 1999 tentang Retribusi Terminal.

Dengan Persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA MALANG

M E M U T U S K A N :

Menetapkan : PERATURAN DAERAH KOTA MALANG TENTANG PENGELOLAAN TERMINAL

B A B I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah, adalah Kota Malang .
2. Pemerintah Daerah, adalah Pemerintah Kota Malang .
3. Kepala Daerah, adalah Walikota Malang .
4. Kepala Dinas, adalah Kepala Dinas Teknis yang melaksanakan tugas di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .
5. Unit Pelaksana Terminal, adalah Unit Pelaksana Teknis Terminal yang berada di Dinas Teknis yang melaksanakan tugas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan .
6. Kepala Terminal, adalah Kepala UPT Terminal yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas Teknis yang melaksanakan tugas di bidang lalu lintas dan angkutan .
7. Terminal Angkutan Penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, serta mengatur kedatangan serta keberangkatan kendaraan penumpang umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transpotasi .
8. Kendaraan Umum, adalah setiap kendaraan bermotor yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran .
9. Mobil Penumpang Umum, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyakbanyaknya

8 (delapan) tempat duduk Pengemudi baik, dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi .

10. Tempat Tanda Pembayaran Retribusi Terminal, adalah Tempat pembayaran retribusi terminal untuk kendaraan penumpang umum pada saat keluar terminal .
11. Tempat Siaran Pemberangkatan Bus, adalah Fasilitas tempat siaran untuk mengatur datang dan pemberangkatan Bus .
12. Parkir, adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor bersifat sementara .
13. Tempat Khusus Parkir, adalah Tempat yang khusus disediakan oleh Pemerintah Daerah

dengan tujuan untuk kepentingan konsumen yang dikelola oleh terminal .

14. Tempat Penitipan Barang, adalah suatu tempat yang disediakan oleh terminal sebagai tempat penitipan barang sementara untuk umum .

15. Jalur Pemberangkatan Kendaraan Umum, adalah pelataran di dalam terminal terminal penumpang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menaikkan penumpang .

16. Jalur Kedatangan Kendaraan Umum, adalah pelataran di dalam terminal penumpaang yang disediakan bagi kendaraan umum untuk menurunkan penumpang .

17. Tempat Tunggu Kendaraan Umum, adalah pelataran di dalam terminal penumpang yang
disediakan bagi kendaraan umum untuk beristirahat sementara dan membersihkan kendaraan sebelum melakukan perjalanan .

18. Tempat Istirahat Kendaraan Umum, adalah pelataran di dalam terminal penumpang yang
disediakan bagi kendaraan umum untuk beristirahat sementara dan membersihkan kendaraan sebelum melakukan perjalanan .

19. Tempat Tunggu Penumpang, adalah bangunan berupa ruang tunggu di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan .

20. Kios, adalah bangunan permanen di area terminal yang beratap dan dipisahkan satu dengan lainnya dengan dinding pemisah mulai dari lantai sampai dengan langit-langit yang dipergunakan untuk usaha berjualan .

B A B II
MAKSUD DAN TUJUAN

Pasal 2

(1) Maksud penyelenggaraan terminal adalah sebagai landasan dan pedoman kerja di bidang
pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban terminal penumpang ;

(2) Tujuan penyelengaraan penumpang adalah :

a. Memberikan arah bagi pelayanan angkutan penumpang untuk kepentingan masyarakat yang menggunakan fasilitas terminal ;

b. Terciptanya kondisi terminal dalam rangka terwujudnya sistem lalu lintas dan

angkutan jalan yang aman, nyaman, tertib dan lancar .

B A B III
K E D U D U K A N

Pasal 3

(1) Terminal penumpang berkedudukan sebagai unit pelaksana teknis Dinas yang melaksanakan tugas di bidang lalu lintas Daerah/Terminal ;

(2) Terminal penumpang yang dipimpin oleh seorang Kepala UPTD Terminal yang berada
di bawah dan bertanggungjawab secara operasional kepada Kepala Dinas Perhubungan yang melaksanakan tugas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan .

B A B IV
FUNGSI TERMINAL

Pasal 4

Terminal penumpang mempunyai fungsi sebagai berikut :

a. Prasarana untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas dan angkutan
jalan ;

b. Tempat untuk pengendalian dan pengawasan sistem perijinan serta pengaturan arus angkutan penumpang ;

c. Tempat penyediaan jasa kepada orang/pribadi atau badan usaha yang menggunakan fasilitas terminal penumpang ;

d. Sebagai sumber pendapatan Daerah berupa retribusi terminal dan pendapatan daerah lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku .

B A B V
SUBYEK DAN OBYEK PELAYANAN

Pasal 5

Subyek pelayanan adalah orang pribadi atau badan usaha yang menggunakan fasilitas Terminal Penumpang .

Pasal 6

Obyek pelayanan adalah pemakaian fasilitas Terminal Penumpang .

B A B VI

S A S A R A N

Pasal 7

Sasaran penyelenggaraan terminal penumpang adalah meningkatkan mutu pelayanan kepada

masyarakat pemakai jasa terminal penumpang .

B A B VII

P E L A Y A N A N

Pasal 8

(1) Terminal Penumpang merupakan pelayanan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar kota angkutan serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum secara tertib dan teratur ;

(2) Terminal penumpang diperuntukkan bagi mobil bus umum, mobil penumpang umum, taxi dan atau kegiatan usaha-usaha penumpang lainnya sebagaimana diatur dalam peraturan Daerah ini .

B A B VIII

JASA PELAYANAN TERMINAL PENUMPANG

Pasal 9

Jasa pelayanan terminal penumpang terdiri dari :

a. Pelayanan penyediaan tempat parkir kendaraan penumpang, bus umum, angkutan umum,

dan taksi ;

b. Pelayanan pemakaian tempat kendaraan dalam lingkungan Terminal dan atau pemakaian

jalur bus istirahat ;

c. Pelayanan pemakaian tempat usaha penjualan dalam lingkungan Terminal ;

d. Pelayanan fasilitas lain dalam Terminal .

Pasal 10

(1) Penyediaan tempat parkir kendaraan penumpang sebagaimana dimaksud Pasal 9 huruf a Peraturan Daerah ini meliputi Angkutan Kota , Mini Bus, Bus besar Angkutan antar kota, dan Taksi ;

(2) Pemakaian tempat kendaraan dalam lingkungan Terminal sebagaimana dimaksud Pasal 9 huruf b Peraturan Daerah ini adalah parkir kendaraan bus istirahat, parkir taxi, parkir

kendaraan bermotor selain angkutan penumpang dan parkir sepeda motor ;

(3) Pemakaian tempat usaha penjualan dalam lingkungan Terminal sebagaimana dimaksud

Pasal 9 huruf c Peraturan Daerah ini adalah pemakaian kios, los pedagang kaki lima dan loket penjualan tiket bus malam ;

(4) Pemakaian fasilitas lain dalam Terminal sebagaimana dimaksud Pasal 9 huruf d Peraturan Daerah ini adalah titipan sepeda motor, titipan barang pemakaian WC, Kamar Mandi/Cuci dan Tempat Kencing .

Pasal 11

(1) Semua jasa pelayanan Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 Peraturan Daerah ini, dipungut retribusi ;

(2) Besarnya tarip retribusi pelayanan Terminal penumpang diatur dalam ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku ;

(3) Semua hasil pemungutan retribusi sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini disetor ke Kas Daerah .

B A B IX

P E N G E L O L A A N

Bagian Pertama

Tipe Terminal Penumpang

Pasal 12

(1) Tipe Terminal penumpang terdiri dari :

a. Terminal Penumpang Tipe A ;

b. Terminal Penumpang Tipe B ;

c. Terminal Penumpang Tipe C .

(2) Tipe Terminal Penumpang sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini terdiri dari :

a. Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota, antar Propinsi, angkutan kota dalam Propinsi angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan lintas batas negara ;

b. Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam Propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan ;

c. Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan .

(3) Penetapan Tipe Terminal di Daerah sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini diatur sesuai ketentuan Perundang-undangan yang berlaku .

Bagian Kedua

Fasilitas Terminal Penumpang

Pasal 13

Fasilitas Terminal Penumpang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang .

Pasal 14

(1) Fasilitas utama sebagaimana dimaksud Pasal 13 Peraturan Daerah ini terdiri dari :

a. Jalur pemberangkatan kendaraan umum ;

b. Jalur kedatangan kendaraan umum ;

c. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkataan, termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum ;

d. Bangunan kantor terminal ;

e. Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar ;

f. Menara pengawas ;

g. Loket penjualan karcis / Peron ;

h. Kelengkapan sarana Pemadam Kebakaran ;

i. Rambu-rambu dan papan informasi yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarip retribusi dan jadwal perjalanan ;

j. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan atau taksi.

(2) Ketentuan dimaksud ayat (1) huruf e, f, g dan i Pasal ini tidak berlaku untuk Terminal Tipe C .

Pasal 15

Fasilitas Penunjang sebagaimana dimaksud Pasal 13 Peraturan Daerah ini berupa :

a. Kamar kecil/toilet ;

b. Mushola ;

c. Kios ;

d. Ruang pengobatan ;

e. Ruang informasi dan pengaduan ;

f. Telepon Umum ;

g. Tempat penitipan barang ;

h. Taman ;

i. Pos Keamanan ;

j. Lampu penerangan ;

k. Tempat/kotak sampah ;

l. Site Plane/ Denah lokasi terminal .

Pasal 16

Fasilitas terminal sebagaimana dimaksud Pasal 12 Peraturan Daerah ini, dilengkapi dengan

fasilitas bagi penumpang penderita cacat sesuai dengan kebutuhan.

Bagian Ketiga

Daerah Kewenangan Terminal Penumpang

Pasal 17

(1) Daerah kewenangan terminal penumpang terdiri dari :

a. Daerah Lingkungan Kerja Terminal merupakan daerah yang diperuntukkan untuk fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal dimaksud Pasal 14 dan 15 Peraturan Daerah ini ;

b. Daerah Pengawasan Terminal merupakan daerah diluar daerah lingkungan kerja terminal yang diawasi oleh Petugas Terminal untuk kelancaran arus lalu lintas di sekitar terminal .

(2) Daerah Lingkungan Kerja Terminal sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf a Pasal ini, harus memiliki batas-batas yang jelas dan diberi hak atas tanah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku .

Bagian Keempat

Penyelenggaraan Terminal Penumpang

Pasal 18

(1) Penyelenggaraan Terminal meliputi kegiatan pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban

Terminal ;

(2) Penyelenggaraan Terminal sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional Terminal ;

(3) Kegiatan perencanaan operasional Terminal sebagaimana dimaksud ayat (2) Pasal ini meliputi :

a. Penataan pelataran Terminal menurut rute atau jurusan ;

b. Penataan fasilitas penumpang ;

c. Penataan fasilitas penunjang Terminal ;

d. Penataan arus lalu lintas di daerah pengawasan Terminal ;

e. Penyajian daftar rute perjalanan dan tarip angkutan ;

f. Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan ;

g. Pengaturan jadwal petugas di terminal ;

h. Evaluasi sistem pengoperasian Terminal .

(4) Kegiatan pelaksanaan operasional Terminal sebagaimana dimaksud ayat (2) Pasal ini meliputi :

a. Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam Terminal ;

b. Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan ;

c. Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan ;

d. Pemungutan jasa pelayanan Terminal Penumpang ;

e. Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang ;

f. Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal ;

g. Pencatatan jumlah pelaporan pelanggaran ;

h. Pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat di Terminal .

(5) Kegiatan pengawasan operasional Terminal sebagaimana dimaksud ayat (2) Pasal ini meliputi :

a. Tarip angkutan ;

b. Kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan ;

c. Kapasitas muatan yang diijinkan ;

d. Pelayanan yang diberikan oleh jasa angkutan ;

e. Pemanfaatan Terminal serta fasilitas penumpang sesuai dengan peruntukannya.

Pasal 19

(1) Wewenang penyelenggaraan Terminal Penumpang berada pada Walikota yang dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Terminal, Dinas Teknis yang mengurusi dibidang lalu lintas dan angkutan jalan ;

(2) Susunan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Terminal sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini diatur sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku .

Pasal 20

(1) Terminal Penumpang harus dipelihara untuk menjamin agar Terminal dapat berfungsi sesuai dengan fungsi pokoknya ;

(2) Pemeliharaan Terminal sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini meliputi kegiatan :

a. Menjaga keutuhan dan kebersihan bangunan dan fasilitas Terminal ;

b. Menjaga keutuhan dan kebersihan pelataran Terminal serta perawatan rambu, marka dan papan informasi ;

c. Merawat saluran-saluran ;

d. Merawat instalasi dan lampu penerangan ;

e. Merawat alat komunikasi ;

f. Merawat sistem hydrant dan alat pemadam kebakaran ;

g. Perawatan inventaris terminal ;

h. Pertamanan .

Bagian Kelima

Usaha Penunjang Terminal Penumpang

Pasal 21

(1) Di dalam daerah lingkungan kerja Terminal Penumpang dapat dilakukan kegiatan usaha
penunjang, sepanjang tidak mengganggu fungsi pokok Terminal ;
(2) Kegiatan usaha penunjang sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini dapat dilakukan oleh Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia setelah mendapat persetujuan penyelenggara Terminal ;
(3) Usaha penunjang sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini dapat berupa :
a. Usaha rumah makan ;
b. Penyediaan fasilitas pos dan telekomunikasi ;
c. Penyediaan pelayanan kebersihan ;
d. Usaha penunjang lain yang ada kaitannya dengan penyelenggaraan terminal penumpang .
(4) Pengoperasian usaha penunjang Terminal Penumpang harus mendapat ijin dari Kepala
Terminal .

Bagian Keenam

Ijin Los/Kios dalam Terminal

Pasal 22

(1) Ijin pemakaian los/kios dalam Terminal adalah ijin resmi yang diberikan oleh Walikota
melalui Kepala Dinas kepada masyarakat yang memohon ijin untuk menempati los/kios dalam Terminal ;
(2) Bagi masyarakat pemakai jasa Terminal yang menempati los/kios secara tetap harus mendapat ijin tertulis dari Walikota ;
(3) Tata Cara persyaratan ijin diatur lebih lanjut oleh Walikota .

Bagian Ketujuh

Ketentuan Pemakaian Tempat Berjualan di Terminal

Pasal 23

(1) Setiap orang atau badan yang bermaksud akan memakai tempat berjualan secara tetap di
lokasi terminal harus mendapatkan ijin terlebih dahulu dari Kepala Daerah atau Pejabat

yang ditunjuk ;

(2) Kepala daerah menetapkan tata cara dan syarat-syarat pemberian ijin dimaksud pada ayat

(1) pasal ini ;

(3) Surat ijin dimaksud pada ayat (1) pasal ini berlaku untuk jangka waktu 2 (dua) tahun dan

dapat diperbaharui dengan mengajukan permohonan selambat-lambatnya 7 (tujuh)

hari sebelum habis masa berlakunya ijin tersebut ;

(4) Pemegang ijin harus memakai sendiri tempat untuk berjualan sesuai dengan ijin yang diberikan ;

(5) Pemegang ijin tidak diperbolehkan memindahkan hak pemakaian tempat berjualan kecuali

atas persetujuan terlebih dahulu dari Kepala Daerah atau Pejabat yang ditunjuk .

B A B X

PEMBANGUNAN TERMINAL

Pasal 24

(1) Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra

dan antar moda secara lancar, tertib, ditempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal ;

(2) Pembangunan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pasal ini dilaksanakan oleh

Pemerintah dan dapat mengikut sertakan badan hukum Indonesia ;

(3) Ketentuan mengenai pengikut sertaan Badan Hukum Indonesia yang meliputi tata cara

bentuk kerja sama dan sistem pembagian pendapatan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku ;

B A B XI

HAK DAN KEWAJIBAN

Pasal 25

Subjek pelayanan di terminal berhak mendapatkan jasa pelayanan terminal sebagaimana dimaksud Pasal 9 Peraturan Daerah ini .

Pasal 26

Selain mendapatkan hak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 Peraturan Daerah ini, maka

subjek pelayanan di terminal berkewajiban membayar retribusi sesuai peraturan perundangundangan

yang berlaku .

B A B XII

L A R A N G A N

Pasal 27

Subjek pelayanan di terminal sesuai dengan jasa pelayanan terminal dilarang :

a. Bagi pengemudi dan awak kendaraan :

1). Memaksa calon penumpang untuk naik diatas kendaraannya ;

2). Parkir diluar jalur yang telah ditetapkan ;

3). Menaikkan dan menurunkan diluar jalur yang telah ditetapkan .

b. Bagi pemilik/pemegang ijin tempat usaha penjualan di terminal dilarang merubah atau menambah bangunan tempat usaha yang telah disediakan sehingga dapat mengganggu kegiatan kelancaran angkutan umum ;

c. Bagi pemakai fasilitas terminal diwajibkan untuk memelihara kebersihan dengan menyediakan tempat sampah, memelihara kerapihan dan keamanan tempat usaha, barang dagangan, jasa maupun perlengkapannya sesuai dengan ketentuan yang berlaku serta menunjang kegiatan pemeliharaan pembersihan .

B A B XIII

P E M B I N A A N

Pasal 28

Kepala Dinas melaksanakan pembinaan terhadap penyelenggaraan terminal penumpang .

B A B XIV
P E N G A W A S A N

Pasal 29

Pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Daerah ini dilaksanakan oleh Walikota dan atau
pimpinan/ kepala dinas/ instasi sesuai dengan tugas berdasarkan ketentuan perundangundangan
yang berlaku.

B A B XV
KETENTUAN PIDANA

Pasal 30

(1) Barang siapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (1) dan
(2) dan Pasal 27 Peraturan Daerah ini diancam pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 5.000.000.- (lima juta rupiah) dengan atau tidak merampas barang tertentu untuk daerah, kecuali jika ditentukan lain dalam perundang-undangan ;
(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pasal ini adalah pelanggaran .

B A B XVI
P E N Y I D I K A N

Pasal 31

(1) Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu dilingkungan Pemerintahan Daerah diberi wewenang khusus segagai Penyidik untuk melakukan Penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana ;
(2) Wewenang Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah :
a. menerima laporan dan pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana ;
b. melakukan tindakan pertama pada saat itu di tempat kejadian dan melakukan pemeriksaan ;
c. menyuruh berhenti seseorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri

tersangka ;

d. melakukan penyitaan benda dan atau surat ;

e. mengambil sidik jari dan atau memotret tersangka ;

f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi ;

g. mendatangkan orang ahli dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara ;

h. mengadakan penghentian penyidikan setelah mendapat petunjuk dari Penyidik bahwa tidak terdapat cukup bukti atau peristiwa tersebut bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya melalui Penyidik memberitahukan hal tersebut kepada Penuntut Umum, tersangka atau keluarganya ;

i. melakukan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggungjawabkan .

(3) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyampaikan hasil penyidikan kepada penuntut umum, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana .

B A B XVII
KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 32

Pegawai atau pekerja, penumpang dan atau orang-orang yang berada atau mempunyai kepentingan di terminal, wajib mentaati peraturan atau petunjuk yang diberikan oleh Kepala Terminal berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku .

B A B XVIII
P E M B I A Y A A N

Pasal 33

Semua biaya yang timbul dalam rangka pengelolaan Terminal Penumpang dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Malang dan atau dana lain yang sah .

B A B XIX

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 34

Hal-hal yang belum diatur dalam Peraturan Daerah ini, sepanjang mengenai teknis pelaksanaannya akan diatur lebih lanjut oleh Walikota .

Pasal 35

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan .

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Malang .

Ditetapkan di : Malang

Pada tanggal : 20 Oktober 2001

WALIKOTA MALANG

ttd.

H. S U Y I T N O

Diundangkan di Malang

Pada tanggal 25 Oktober 2001

SEKRETARIS DAERAH KOTA MALANG

ttd.

MUHAMAD NUR, SH. MSi.

Pembina Utama Muda

NIP. 510 053 502

LEMBARAN DAERAH KOTA MALANG TAHUN 2001 NOMOR 13/C.

Salinan sesuai dengan aslinya,

KEPALA BAGIAN HUKUM

GATOT SETYO BUDI, SH

P E M B I N A

NIP. 510 065 263

Pedoman wawancara

1. Keberadaan transportasi umum di wilayah selatan kota Malang, khususnya yang tersedia di terminal Tlogowaru cukup sulit didapat.
2. Perbedaan restribusi yang ditarik di terminal dengan restribusi yang ditarik di jalan-jalan.
3. Pembagunan pusat-pusat keramaian di sekitar terminal dapat menimbulkan keramaian sehingga menarik angkutan umum untuk ke sana.
4. Tujuan perubahan terminal Tlogowaru dari tipe C menjadi terminal tipe B.
5. Adanya peningkatan fungsi terminal Tlogowaru dan pembangunan pusat-pusat keramainan baru di wilayah tersebut diharapkan akan mempermudah akses transportasi di sana.
6. Adanya perubahan fungsi terminal Tlogowaru menjadi terminal tipe B, kemungkinan ada rencana untuk menambah trayek yang sudah ada.
7. Hambatan-hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam memfungsikan terminal tersebut.
8. Penyebab mikrolet tidak masuk terminal dan pendapat masyarakat.

PEMERINTAH KOTA MALANG
DINAS PERHUBUNGAN
Jl. Raden Intan No. 1 Telp. (0341) 491140 Fax : 411626
MALANG

LEMBAR DISPOSISI

Surat dari BAKESBANG & LINMAS No. Surat 072/932/35.73.405/2007 Tgl. Surat 5-12-2007	Diterima Tgl. : 6 - 12 - 2007 No. Agenda : 1184 Sifat : ☐ Sangat Segera ☐ Segera ☐ Rahasia

Perihal : Rekomendasi Penelitian Survey / Research 2007. an. ANTOK HARTADI. Mhs. UNIBRAW MALANG

4 6/12

Diteruskan kepada Sdr. :	Dengan hormat harap :
☐ Ka. Dinas Perhubungan Kota Malang	☐ Tanggapan dan Saran
☐ Yth Kabid angkutan	☐ Proses lebih lanjut
☐	☐ Koordinasi/konfirmasikan
	☐ ....
	....

Catatan :

Rangkum Sy bnek

Kepala Dinas Perhubungan
Paraf & Tanggal

6/12 07

Drs. NANANG WINARTO, M.Si

repository.ub.ac.id

PEMERINTAH KOTA MALANG

DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Raden Intan No. 1 Telp. (0341) 491140 Fax : 411626
MALANG

LEMBAR DISPOSISI

Surat dari BAKESBANG & LINMAS No. Surat 072/932/35.73. Tgl. Surat 405 / 2007 / 5 - 12 - 2007	Diterima Tgl. : 6 - 12 - 2007 No. Agenda : 1124 Sifat : ☐ Sangat Segera ☐ Segera ☐ Rahasia

Perihal : Rekomendasi Penelitian Survey / Research 6/12 2007. an. ANTOK HARYADI. Mhs. UNIBRAW MALANG

Diteruskan kepada Sdr. : ☐ Ka. Dinas Perhubungan Kota Malang ☐ Yth Kabid angkutan ☐	Dengan hormat harap : ☐ Tanggapan dan Saran ☐ Proses lebih lanjut ☐ Koordinasi/konfirmasikan ☐ ....

Catatan :

Kepala Dinas Perhubungan
Paraf & Tanggal

6/12 07

Drs. NANANG WINARTO, M.Si

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

repository.ub.ac.id

PEMERINTAH KOTA MALANG

BADAN KESATUAN BANGSA DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT

Jl. Tugu No. 1 Telp. (0341) 366252
MALANG
Kode Pos 65119

Malang, 5 Desember 2007

Nomor : 072/932/35.73.405/2007
Lampiran : -
Perihal : Rekomendasi Penelitian / Survey / Research

Kepada
Yth. Sdr. Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang
di
MALANG

Menunjuk Surat Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya
Tanggal : 3 Desember 2007
Nomor : 7161/J10.1.14/PG/2007
Bersama ini diberitahukan bahwa :
N a m a : Antok Hariyadi
Alamat : Jl. Satsui Tubun 6/22 Kebonsari - Malang
Pekerjaan : Mahasiswa
Kebangsaan : Indonesia
Bermaksud mengadakan Penelitian /Survey/Research
Judul : Implementasi Kebijakan Pengelolahan Terminal Dalam Rangka Mempermudah Akses Transportasi Umum di Wilayah Timur Kota Malang (Studi Pada Terminal Tlogowaru Kota Malang)
Pembimbing : 1. Drs. Abdulah Said , MSi
2. Drs. Riyanto , M.Hum
Peserta : -
Waktu : 1 (satu) bulan
Lokasi : Pemerintah Kota Malang

Peneliti wajib mentaati peraturan dan tata tertib yang berlaku di Dinas / Badan / Kantor / Bagian Instansi setempat.

Demikian harap menjadikan maklum.

KEPALA BAKESBANG DAN LINMAS
KOTA MALANG

PEMERINTAH KOTA MALANG
BADAN KESBANG DAN LINMAS

Drs. SUKIRNO, MM
Pembina Utama Muda
NIP. 160 017 661

TEMBUSAN : Kepada Yth
1. Sdr. Dekan FIA Universitas Brawijaya
2. Yang bersangkutan

UNIVERSITAS BRAWIJAYA