

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Kabupaten Nganjuk

a. Kondisi Geografis

Kabupaten Nganjuk merupakan salah satu Kabupaten di Propinsi Jawa Timur yang wilayahnya berada di kawasan barat bagian tengah, secara geografis terletak pada koordinat $111^{\circ} 5'$ sampai $111^{\circ} 13'$ Bujur Timur dan $7^{\circ} 20'$ sampai $7^{\circ} 50'$ Lintang Selatan dengan luas wilayah $1.224,33 \text{ km}^2$ ($122.433,1 \text{ ha}$). Secara administratif wilayah Kabupaten Nganjuk disebelah utara berbatasan dengan wilayah Kabupaten Bojonegoro, sebelah selatan dengan wilayah Kabupaten Kediri dan Trenggalek, sebelah timur dengan wilayah Kabupaten Jombang dan Kediri, di sebelah barat berbatasan dengan wilayah Kabupaten Ponorogo dan Madiun. Kabupaten Nganjuk terbagi menjadi 20 wilayah kecamatan dan 284 desa dan kelurahan. Dari luas wilayah administratif tersebut secara umum untuk pola penggunaan tanahnya yang dapat diusahakan guna pengembangan budidaya pertanian seluas kurang lebih $42.986,40 \text{ ha}$ ($35,11\%$) dan kehutanan seluas $47.007,00 \text{ ha}$ ($38,39\%$), sedangkan sisanya merupakan lahan kering seluas $32.439,7 \text{ ha}$ ($26,50\%$) termasuk di dalamnya yang dipergunakan bagi permukiman seluas kurang lebih $14.739,10 \text{ ha}$. Dengan demikian maka wilayah administratif Kabupaten Nganjuk merupakan suatu wilayah yang cukup potensial sebagai

daerah pengembangan sektor pertanian dan industri kehutanan; karena dari luas wilayah yang diusahakan untuk areal pertanian pada umumnya sudah didukung sistem jaringan irigasi yang baik, yaitu areal berpengairan teknis seluas 34.239,70 ha, non teknis seluas 4.681,10 ha, serta pasang surut/folder/rembesan dan tadah hujan seluas 4.065,60 Ha. Adapun data pada masing-masing kecamatan di Kabupaten Nganjuk sebagai berikut:

Tabel 2 Luas Wilayah Kecamatan menurut Jenis Tanah berdasarkan Podes Tahun 2011

No.	Kecamatan	Jenis Tanah			Jumlah (Ha)
		Sawah (Ha)	Kering (Ha)	Hutan (Ha)	
1.	Sawahan	1.117,0	2.554,9	7.916,7	11.588,6
2.	Ngetos	1.586,0	1.882,8	2.612,4	6.021,2
3.	Berbek	2.005,9	1.173,6	1.650,2	4.830,0
4.	Loceret	2.766,5	1.968,9	2.134,1	6.869,2
5.	Pace	2.794,7	1.884,4	166,6	4.845,7
6.	Tanjunganom	4.028,8	3.055,4	0	7.084,2
7.	Prambon	2.442,2	1.673,6	0	4.115,8
8.	Ngronggot	1.979,2	3.319,3	0	5.298,5
9.	Kertosono	1.194,6	1.072,9	0	2.267,5
10.	Patianrowo	1.929,5	1.629,8	0	3.559,3
11.	Baron	2.115,3	1.564,9	0	3.680,2
12.	Gondang	3.544,4	2.176,2	3.873,7	9.594,3
13.	Sukomoro	2.742,1	796,7	0	3.538,8
14.	Nganjuk	1.194,4	1.064,2	0	2.258,6
15.	Bagor	2.355,4	1.155,6	1.604,3	5.115,3
16.	Wilangan	1.132,5	598,5	3.332,9	5.063,9
17.	Rejoso	4.310,6	1.489,2	9.366,5	15.166,3
18.	Ngluyu	1.036,5	929,1	6.649,3	8.614,9
19.	Lengkong	1.604,8	1.156,2	5.956,3	8.717,3
20.	Jatikalén	1.106,0	1.353,5	1.744,0	4.203,5
	Jumlah	42.986,4	32.439,7	47.007,0	122.433,1

Sumber : BPS (Kabupaten Nganjuk Dalam Angka Tahun 2011)

Sebagian besar wilayah kecamatan di Kabupaten Nganjuk berada pada dataran rendah dengan ketinggian antara 46 sampai 95 meter di atas permukaan laut (dpl), dan terdapat 4 (empat) wilayah kecamatan yang berada pada daerah dataran tinggi sepanjang lereng pegunungan wilis dengan ketinggian 150 sampai

750 meter di atas permukaan laut (dpl). Dari 4 (empat) wilayah kecamatan tersebut, wilayah Kecamatan Sawahan merupakan wilayah yang terletak di dataran tinggi khususnya Desa Ngliman Kecamatan Sawahan. Wilayah Kabupaten Nganjuk secara geologi memiliki kondisi dan struktur tanah yang cukup produktif untuk berbagai jenis tanaman, antara lain tanaman pangan, perkebunan, hortikultura, dan hutan jati. Kondisi dan struktur tanah yang produktif ditunjang dengan ketersediaan air dari Kali Widas yang mengalir sepanjang 91 km dan mengairi wilayah Kabupaten Nganjuk seluas 430,150 km².

b. Pemerintahan Kabupaten Nganjuk

Pemerintahan adalah suatu sistem yang mengatur segala kegiatan masyarakat dalam suatu daerah / wilayah atau negara yang meliputi segala aspek kehidupan berdasarkan norma-norma tertentu. Kabupaten Nganjuk mempunyai sistem pemerintahan yang sama dengan kabupaten-kabupaten lain di Propinsi Jawa Timur. Unit pemerintahan di bawah Pemerintah Kabupaten secara langsung adalah Kecamatan yang terdiri dari beberapa desa dan sebagian kelurahan, dari masing-masing desa/kelurahan tersebut terbagi atas dusun/dukuh, rukun warga (RW) dan rukun tetangga (RT). Kabupaten Nganjuk dengan luas wilayah 122433,1 ha dibagi habis menjadi 20 (dua puluh) wilayah Kecamatan dan 284 (dua ratus delapan puluh empat) desa/kelurahan. Kecamatan dengan jumlah desa terbanyak adalah Kecamatan Rejoso dengan 24 desa, dan Kecamatan dengan jumlah desa paling sedikit adalah Kecamatan Wilangan dan Kecamatan Ngluyu yaitu dengan jumlah desa masing-masing 6 (enam) desa dapat dilihat pada tabel dibawah ini:



Gambar 1 Peta Wilayah Kabupaten Nganjuk

c. Jumlah dan Perkembangan Penduduk Kabupaten Nganjuk

Salah satu masalah sosial yang perlu mendapat perhatian Pemerintah

Kabupaten Nganjuk dalam proses pembangunan adalah masalah kependudukan yang mencakup antara lain jumlah, komposisi dan penyebaran penduduk, serta masalah kualitas penduduk sebagai potensi pendukung pembangunan.

Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2010, jumlah penduduk Kabupaten Nganjuk sebesar 1,017,030 jiwa, dengan perincian sebesar 505,687 jiwa

penduduk laki-laki dan sebesar 511,343 jiwa penduduk perempuan, meningkat

1.44 persen dibanding tahun 2009 dapat dilihat pada tabel 6 yang dijelaskan

sebagai berikut:

Tabel 3 Jumlah Penduduk Hasil Sensus Penduduk Tahun 2010

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1.	Sawahan	17.916	18.099	36.015
2.	Ngetos	17.046	17.066	34.112
3.	Berbek	26.973	26.759	53.732
4.	Loceret	34.251	34.658	68.909
5.	Pace	29.268	29.715	58.983
6.	Tanjunganom	53.802	54.829	108.631
7.	Prambon	34.125	34.399	68.524
8.	Ngronggot	37.780	37.304	75.084
9.	Kertosono	25.881	26.524	52.405
10.	Patianrowo	20.464	20.426	40.890
11.	Baron	24.073	23.996	48.069
12.	Gondang	25.034	24.993	50.027
13.	Sukomoro	20.850	20.716	41.566
14.	Nganjuk	32.153	33.764	65.917
15.	Bagor	28.008	28.745	56.753
16.	Wilangan	13.326	13.584	26.910
17.	Rejoso	32.779	33.388	66.167
18.	Ngluyu	6.765	6.923	13.688
19.	Lengkong	15.535	15.677	31.212
20.	Jatikalen	9.658	9.778	19.436
Jumlah/Total		505.687	511.343	1.017.030

Sumber : BPS (Kabupaten Nganjuk Dalam Angka Tahun 2011)

Lima tahun terakhir ini, jumlah penduduk Kabupaten Nganjuk bertambah terus dari 1.002.560 jiwa pada tahun 2009 menjadi 1.017.030 pada tahun 2010, yang berarti pertumbuhan rata-rata per tahun hasil registrasi penduduk tahunan dan sensus penduduk sebesar 1.44 persen. Dapat terlihat pada tabel 6 di atas dari hasil sensus penduduk tahun 2010 menunjukkan bahwa persentase penduduk terbesar ada di Kecamatan Tanjunganom 10,68 persen (108,631 jiwa) yang hanya menempati 5.79 persen wilayah Kabupaten Nganjuk. Dari 20 Kecamatan yang ada ternyata Kecamatan Ngluyu memiliki penduduk paling sedikit yaitu 1.35 persen (13,688 jiwa) meskipun luas wilayahnya lebih besar (7.04 persen).

Mengingat perkembangan dan kepadatan penduduk di Kabupaten Nganjuk yang selalu meningkat dari tahun ke tahun, yaitu dari sejumlah 819 jiwa/Km²

pada akhir 2009 menjadi sejumlah 831 jiwa/Km² pada akhir tahun 2010.

Kepadatan penduduk di kecamatan memiliki keragaman yang tinggi, dengan variasi kepadatan antar kecamatan berkisar antara 159 jiwa sampai 2,918

jiwa/Km². Dari tabel 7 yang tertera di bawah ini dapat dilihat bahwa Kecamatan

yang padat adalah Kecamatan Nganjuk 2,918 jiwa/Km² dan Kecamatan

Kertosono 2,311 jiwa/Km² sedangkan kepadatan terendah adalah Kecamatan

Ngluyu 159 jiwa/Km². Di bawah ini akan dijelaskan tentang kepadatan penduduk

menurut Kecamatan serta perkembangan penduduk per Kecamatan sebagai

berikut:

Tabel 4 Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Nganjuk Tahun 2010

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Luas Wilayah	Kepadatan	Persentase (%)	
					Penduduk	Luas
1.	Sawahan	36.015	115.886	311	3,54	9,47
2.	Ngetos	34.112	60.212	567	3,35	4,92
3.	Berbek	53.732	48.3	1.112	5,28	3,95
4.	Loceret	68.909	68.692	1.003	6,78	5,61
5.	Pace	58.983	48.457	1.217	5,80	3,96
6.	Tanjunganom	108.631	70.842	1.533	10,68	5,79
7.	Prambon	68.524	41.158	1.665	6,74	3,36
8.	Ngronggot	75.084	52.985	1.417	7,38	4,33
9.	Kertosono	52.405	22.675	2.311	5,15	1,85
10.	Patianrowo	40.890	35.593	1.149	4,02	2,91
11.	Baron	48.069	36.802	1.306	4,73	3,01
12.	Gondang	50.027	95.943	521	4,92	7,84
13.	Sukomoro	41.566	35.388	1.175	4,09	2,89
14.	Nganjuk	65.917	22.586	2.918	6,48	1,84
15.	Bagor	56.753	51.153	1.109	5,58	4,18
16.	Wilangan	26.910	50.639	531	2,65	4,14
17.	Rejoso	66.167	151.663	436	6,51	12,39
18.	Ngluyu	13.688	86.149	159	1,35	7,04
19.	Lengkong	31.212	87.173	358	3,07	7,12
20.	Jatikalen	19.436	42.035	462	1,91	3,43
Jumlah/Total		1.017.030	1.224,33		100,00	100,00

Sumber : BPS (Kabupaten Nganjuk Dalam Angka Tahun 2011)

Tabel 5 Perkembangan Penduduk Per Kecamatan Tahun 2010

No	Kecamatan	Penduduk 2009	Penduduk 2010	Pertambahan	Persentase (%)
1.	Sawahan	36.023	36.015	-8	-0.02
2.	Ngetos	34.127	34.112	-15	-0.04
3.	Berbek	51.048	53.732	2.684	5.26
4.	Loceret	66.433	68.909	2.476	3.73
5.	Pace	59.892	58.983	-909	-1.52
6.	Tanjunganom	105.545	108.631	3.086	2.92
7.	Prambon	64.496	68.524	4.028	6.25
8.	Ngronggot	68.962	75.084	6.122	8.88
9.	Kertosono	56.260	52.405	-3855	-6.85
10.	Patianrowo	41.120	40.890	-230	-0.56
11.	Baron	50.995	48.069	-2.926	-5.74
12.	Gondang	51.962	50.027	-1.935	-3.72
13.	Sukomoro	40.239	41.566	1.327	3.30
14.	Nganjuk	62.605	65.917	3.312	5.29
15.	Bagor	53.551	56.753	3.202	5.98
16.	Wilangan	29.476	26.910	-2.566	-8.71
17.	Rejoso	65.749	66.167	418	0.64
18.	Ngluyu	13.540	13.688	148	1.09
19.	Lengkong	31.799	31.212	-587	-1.85
20.	Jatikalen	18.708	19.436	728	3.89
Jumlah 2009-2010		1.002.560	1.017.030	14.470	1.44

Sumber : BPS (Kabupaten Nganjuk Dalam Angka Tahun 2011)

2. Gambaran Umum Kecamatan Kertosono

a. Kondisi Geografis

Kertosono terletak pada ketinggian 46 meter di atas permukaan laut, dengan keadaan topografi yang relative datar dengan kemiringan (0-2)%, sehingga memungkinkan pengembangan kota segala arah. Kedudukan Kota Kertosono sangat strategis karena terletak pada jalur arteri primer Solo – Madiun – Surabaya dan persimpangan jalur Surabaya – Kediri. Aksesibilitas yang strategis ini akan mempermudah hubungan dengan daerah lain, yang pada gilirannya akan mempercepat perkembangan kota Kertosono. Secara administrasi Kecamatan Kertosono mempunyai luas wilayah 2.267,50 Ha, dengan pola penggunaan lahan

untuk bangunan dan halaman 839,10Ha, persawahan atau tegal 1.372Ha dan lain-lain 56,40Ha.

b. Kondisi Demografis

Jumlah penduduk Kecamatan Kertosono pada tahun 2011 adalah 52.405 jiwa, sebagian besar terkonsentrasi di desa Banaran. Sedangkan jumlah penduduk terendah di Juwono. Rata-rata kepadatan penduduk Kecamatan Kertosono adalah 2,327 jiwa/Ha.

Tabel 6 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2010

No	Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)	Keterangan
1	Laki-laki	25881	
2	Perempuan	26524	
	Jumlah	52405	

Sumber: Kecamatan Kertosono Dalam Angka Tahun 2011

Kertosono yang terdiri dari desa Tembarak, Pelem, Kutorejo, Banaran, Kepuh dan Kudu mempunyai mata pencaharian yang bervariasi menurut sektor pekerjaannya. Mata pencaharian di sektor pertanian 27,40%, perdagangan 63,90% dan konstruksi 8,70% (Pengolahan data dari data Kecamatan Kertosono). Dilihat dari prosentase masing-masing sektor pekerjaan, pekerjaan diluar sektor pertanian masih lebih besar jika dibandingkan pekerjaan disektor pertanian. Ini menunjukkan bahwa dinamika masyarakat Kertosono dalam kegiatan ekonomi cukup tinggi, hal ini sangat mendukung pertumbuhan Kertosono menjadi lebih cepat.

c. Kondisi Sarana dan Prasarana

Untuk melayani kebutuhan masyarakat Kecamatan Kertosono dan sekitarnya keberadaan fasilitas pelayanan umum perlu ditinjau untuk menggambarkan sampai sejauh mana kecukupan fasilitas pelayanan umum yang ada. Keberadaan dan tingkat kecukupan fasilitas umum merupakan modal dasar pembangunan kota untuk selanjutnya. Secara umum fasilitas pelayanan umum di Kecamatan Kertosono tesebar sebagai berikut:

Tabel 7 Fasilitas Pendidikan di Kecamatan Kertosono Tahun 2010

No	Jenis Sekolah	Jumlah Sekolah	Keterangan
1	TK	25	
2	SD	35	
3	SLTP	8	
4	SLTA	10	
5	MI	5	Madrasah Ibtidaiyah
6	MTs	4	Madrasah Tsanawiyah
7.	MA	4	Madrasah Aliyah

Sumber: Kecamatan Kertosono Dalam Angka Tahun 2011

Tabel 8 Fasilitas Ibadah di Kecamatan Kertosono Tahun 2010

No	Nama Tempat Ibadah	Jumlah (Buah)	Keterangan
1	Masjid	44	
2	Langgar	187	
3	Gereja	12	
4	Klenteng	1	

Sumber: Kecamatan Kertosono Dalam Angka Tahun 2011

Tabel 9 Fasilitas Kesehatan di Kecamatan Kertosono Tahun 2010

No	Nama Sarana Kesehatan	Jumlah (Buah)	Keterangan
1	Rumah Sakit Umum (RSU)	2	
2	Puskesmas	1	
3	Puskesmas Pembantu	5	
4	Polindes	9	

Sumber: Kecamatan Kertosono Dalam Angka Tahun 2011

Tabel 10 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kecamatan Kertosono Tahun 2010

No	Jenis Kendaraan	Jumlah (Buah)	Keterangan
1	Kendaraan Roda Empat		
	a. Jeep	54	
	b. Truk	505	
	c. Bus	5	
	d. Sedan	124	
	e. Colt	625	
2	Kendaraan Roda Dua		
	a. Sepeda Motor	13144	

Sumber: Kecamatan Kertosono Dalam Angka Tahun 2011

3. Gambaran Umum Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika

Kabupaten Nganjuk

a. Lokasi

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nganjuk, terletak di Jalan Gatot Subroto No. 03 Nganjuk.

b. Visi dan Misi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten

Nganjuk

Visi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk adalah *“terwujudnya sistem transportasi yang aman, nyaman dan terjangkau yang ditunjang oleh kemudahan akses media komunikasi dan informasi”*.

Selanjutnya mengenai misi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk, yaitu

1. Meningkatkan Sarana dan Prasarana Layanan Transportasi Jaringan Transportasi

2. Meningkatkan aksesibilitas dan kualitas di bidang Perhubungan

Teknologi Informatika dan komunikasi

3. Meningkatkan pelayanan prima di Bidang Perhubungan, Teknologi

Informatika dan Komunikasi

c. Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk

Tugas Pokok

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembentukan di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika

Fungsi

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Daerah mempunyai fungsi:

a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika

b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika

c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika

d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Kepala Dinas

Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Daerah mempunyai tugas merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan urusan pemerintahan daerah, membina dan melaksanakan tugas di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.

1. Sekretariat

Secretariat mempunyai tugas melaksanakan koordinasi penyusunan program dan penyelenggaraan tugas-tugas bidang secara terpadu dan tugas pelayanan administrative.

Secretariat mempunyai fungsi:

- a. Pengoordinasian penyusunan program dan evaluasi
- b. Pengoordinasian penyelenggaraan tugas-tugas bidang secara terpadu
- c. Pelayanan administrasi
- d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Sosial, Tenaga Kerja dan Transmigrasi Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

1) Sub Bagian Umum

Sub Bagian Umum mempunyai tugas:

- a) Melaksanakan kegiatan ketatausahaan dan ketatalaksanaan
- b) Melaksanakan urusan kerumahtanggaan, perlengkapan dan keprotokolanan
- c) Melaksanakan pelayanan administrasi kepegawaian
- d) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan Sekretaris sesuai dengan tugasnya.

2) Sub Bagian Keuangan

Sub Bagian Keuangan mempunyai tugas

- a) Menyiapkan bahan dan data untuk penyusunan anggaran
- b) Menyusun rencana anggaran (RKA-SKPD dan DPA-SKPD)
- c) Melaksanakan tertib administrasi keuangan
- d) Menyusun laporan keuangan
- e) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan tugasnya.

3) Sub Bagian Program dan Evaluasi

Sub Bagian Program dan Evaluasi mempunyai tugas:

- a) Melaksanakan koordinasi penyusunan program kegiatan
- b) Melaksanakan penyusunan program kegiatan
- c) Melaksanakan penyusunan laporan kegiatan
- d) Melaksanakan evaluasi pelaksanaan program
- e) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan tugasnya.

2. Bidang Penataan Lalu Lintas

Bidang Penataan Lalu Lintas mempunyai tugas merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum, membina dan melaksanakan tugas di bidang penataan lalu lintas.

Bidang Penataan Lalu Lintas mempunyai fungsi:

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang penataan lalu lintas
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang penataan lalu lintas

- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di penataan lalu lintas
- d. Pemberian izin penggunaan jalan dan pemberian dispensasi kelas jalan
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

1) Seksi Rekayasa Lalu Lintas

Seksi Rekayasa Lalu Lintas mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang rekayasa lalu lintas
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang rekayasa lalu lintas
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang rekayasa lalu lintas
- d) Memberikan izin penggunaan jalan dan memberikan dispensasi kelas jalan
- e) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Penataan Lalu Lintas sesuai dengan tugasnya.

2) Seksi Bina Keselamatan dan Ketertiban Lalu Lintas

Seksi Bina Keselamatan dan Ketertiban Lalu Lintas mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang bina keselamatan dan ketertiban lalu lintas

- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang bina keselamatan dan ketertiban lalu lintas
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang bina keselamatan dan ketertiban lalu lintas
- d) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Penataan Lalu Lintas sesuai dengan tugasnya.

3) Seksi Bina Perparkiran

Seksi Bina Perparkiran mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang perparkiran
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perparkiran
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang perparkiran
- d) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Penataan Lalu Lintas sesuai dengan tugasnya.

3. Bidang Angkutan dan Perbengkelan

Bidang Angkutan dan Perbengkelan mempunyai tugas merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum, membina dan melaksanakan tugas di bidang angkutan dan perbengkelan.

Bidang Angkutan dan Perbengkelan mempunyai fungsi:

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang angkutan dan perbengkelan
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang angkutan dan perbengkelan

- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di angkutan dan perbengkelan
- d. Penetapan lokasi, pengesahan rancang bangun dan pembangunan terminal angkutan orang/penumpang dan barang
- e. Pemberian izin pengusaha angkutan dan izin operasi angkutan dalam jaringan trayek, tidak dalam trayek dan penetapan tarif angkutan
- f. Pembrian rekomendasi perizinan pendirian bengkel umum, tool peralatan dan kendaraan bermotor
- g. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

1) Seksi Angkutan Orang, Barang dan Khusus

Seksi Angkutan Orang, Barang dan Khusus mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang angkutan orang, barang dan khusus
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang angkutan orang, barang dan khusus
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang angkutan orang, barang dan khusus
- d) Memberi izin pengusaha angkutan dan izin operasi angkutan dalam jaringan trayek, tidak dalam trayek dan penetapan tarif angkutan
- e) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Perbengkelan sesuai dengan tugasnya.

2) Seksi Sarana dan Prasarana Angkutan

Seksi Sarana dan Prasarana Angkutan mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang sarana dan prasarana angkutan
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang sarana dan prasarana angkutan
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang sarana dan prasarana angkutan
- d) Menetapkan lokasi, pengesahan rancang bangun dan pembangunan terminal angkutan orang/penumpang dan barang
- e) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Perbengkelan sesuai dengan tugasnya.

3) Seksi Pembinaan Perbengkelan

Seksi Pembinaan Perbengkelan mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang pembinaan perbengkelan
- b) Menyelenggarakan urusan pemerinahan dan pelayanan umum di bidang perbengkelan
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang pembinaan perbengkelan
- d) Memberi rekomendasi peerizinan: pendirian bengkel umum, took peralatan dan kendaraan bermotor

- e) Memberi pertimbangan ketentuan persyaratan teknis dan kelengkapan kendaraan tidak bermotor
- f) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Perbengkelan sesuai dengan tugasnya.

4. Bidang Komunikasi dan Informatika

Bidang Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas merumuskan kebijakan teknis, menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum, membina dan melaksanakan tugas di bidang komunikasi dan informatika.

Bidang Komunikasi dan Informasi mempunyai fungsi:

- a. Perumusa kebijakan teknis di bidang komunikasi dan informatika
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang komunikasi dan informatika
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang komunikasi dan informatika
- d. Pemberian rekomendasi terhadap: izin pendirian kantor pusat jasa titipan, izin usaha perdagangan alat perangkat telekomunikasi, izin lokasi pembangunan studio dan siaran pemancar radio dan televisi, izin mendirikan bangunan (IMB) menara telekomunikasi, izin instalasi genset, dan izin HO
- e. Pemberian izin kantor cabang dan loket pelayanan operator, izin instalatur hasil rumah/gedung, izin penyelenggaraan jaringan tetap

tertutup local dan wireline, izin wilayah prioritas untuk membangun kewajiban pelayanan universitas di bidang telekomunikasi

f. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

1) Seksi Pemberdayaan Komunikasi dan Informatika

Seksi Pemberdayaan Komunikasi dan Informatika mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang pemberdayaan komunikasi dan informatika
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang pemberdayaan komunikasi dan informatika
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang pemberdayaan komunikasi dan informatika melalui kelompok pertunjukan rakyat dan kelompok informasi rakyat
- d) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Komunikasi dan Informatika sesuai dengan tugasnya.

2) Seksi Media Komunikasi dan Informasi

Seksi Media Komunikasi dan Informasi mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang media komunikasi dan informasi
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang media komunikasi dan informasi

- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang media komunikasi dan informasi melalui media informasi interaktif, radio, televisi, dan film serta informasi mobile
- d) Memberikan rekomendasi penyelenggaraan dan pengelolaan radio milik pemerintah daerah
- e) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Komunikasi dan Informasi sesuai dengan tugasnya.

3) Seksi Pos dan Telekomunikasi

Seksi Pos dan Telekomunikasi mempunyai tugas:

- a) Merumuskan kebijakan teknis di bidang pos dan telekomunikasi
- b) Menyelenggarakan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang pos dan telekomunikasi
- c) Membina dan melaksanakan tugas di bidang pos dan telekomunikasi
- d) Memberikan rekomendasi terhadap: izin pendirian kantor pusat jasa titipan, izin usaha perdagangan alat perangkat komunikasi, izin lokasi pembangunan studio dan siaran pemancar radio dan televisi, izin mendirikan bangunan (IMB) menara telekomunikasi, izin instalasi genset, dan izin HO
- e) Memberi izin kantor cabang dan loket pelayanan operator, izin instalatur hasil rumah/gedung, izin penyelenggaraan jaringan tetap tertutup local dan wireline dan izin prioritas untuk

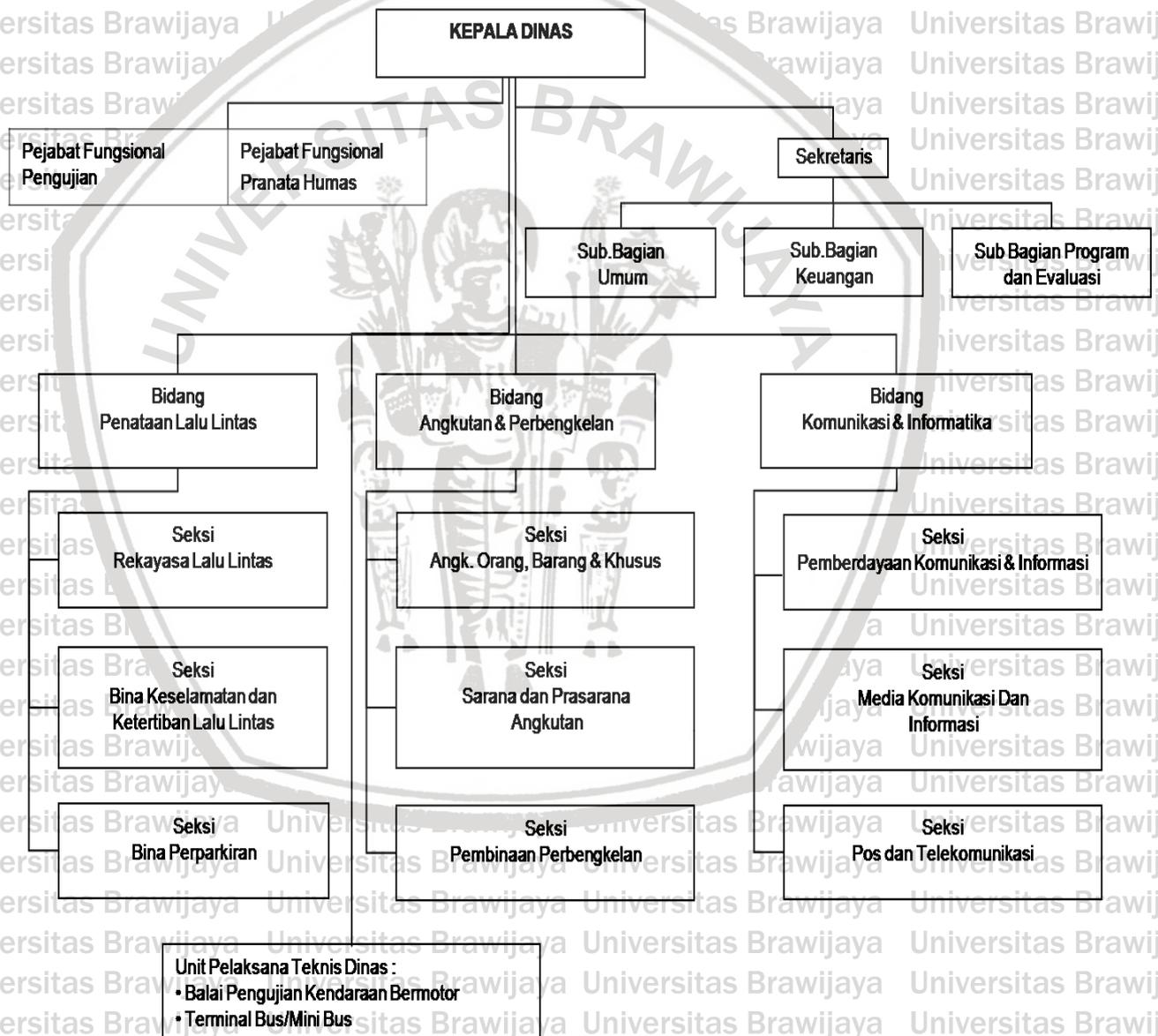
penbangunan kewajiban pelayanan universitas di bidang telekomunikasi

- f) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Komunikasi dan Informatika sesuai dengan tugasnya.



STRUKTUR ORGANISASI

**DINAS PERHUBUNGAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA
DAERAH KABUPATEN NGANJUK**



Sumber: Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Nganjuk

B. Penyajian Data Fokus Penelitian

1. Latar Belakang Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pasal 14 yang mencantumkan enam belas bidang kewenangan yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten / Kota antara lain salah satunya adalah kewenangan dibidang sarana dan prasarana umum. Kewenangan dibidang sarana dan prasarana umum berkaitan dengan pelaksanaan otonomi daerah ini, diharapkan akan lebih memberikan keleluasaan dalam proses dan mekanisme pelayanan khususnya pada bidang program yang lebih menyentuh kepada masyarakat umum yang lebih luas. Berkaitan dengan kewenangan dibidang ini yang menjadi penunjang perkembangan perekonomian dan pengembangan kawasan melalui penyediaan fasilitas terminal angkutan penumpang yang melayani fungsi angkutan dalam Kabupaten maupun angkutan regional antar Daerah Kabupaten dan Propinsi. Terminal di Kabupaten Nganjuk yang difungsikan sebagai terminal angkutan penumpang skala regional yaitu terminal penumpang di Kecamatan Nganjuk dan Kecamatan Kertosono.

Khusus terminal penumpang Kertosono yang dibangun pada tahun 1997 adalah hasil kajian studi kelayakan pada tahun 1996 yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Nganjuk dan mengacu pada Rencana Umum Tata Ruang Kota untuk pengembangan kawasan Kertosono bagian barat yaitu dengan memindahkan lokasi terminal lama yang terletak di jalan Achmad Yani ke jalan Panglima Sudirman. Pengembangan atau pemindahan lokasi terminal lama ke terminal baru memfokuskan pada aspek bagaimana agar Pemerintah Kabupaten

Nganjuk dapat menggali Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari pembangunan terminal yang baru. Hal ini senada dengan pernyataan bapak Moch Djainudin

Kepala Tata Usaha Pengujian pada tanggal 27 Juni 2012 menuturkan bahwa,

”Di terminal lama dahulu penumpang tidak dikenakan biaya peron, karena tempatnya yang kurang memadai dan dirasa kurang luas untuk menampung calon penumpang. Karena itu rencananya di terminal yang baru penumpang akan dikenakan biaya peron”.

Prespektif kedepan diharapkan pengembangan Kabupaten Nganjuk bagian pintu gerbang sebelah timur, maka kawasan Kertosono mempunyai posisi yang strategis. Pada saat ini kawasan industri dan perdagangan di Kertosono mulai tumbuh, hal ini akan berpengaruh terhadap peningkatan pertumbuhan lalu lintas baik penumpang maupun barang yang cukup tinggi. Dengan adanya fasilitas terminal angkutan penumpang yang dibangun di Kertosono diharapkan akan berkembang sesuai peran dan fungsinya sehingga dapat memenuhi permintaan akan semua pergerakan yang menuju dan meninggalkan Terminal Kertosono.

2. Aspek-Aspek yang Menyebabkan Tidak Berfungsinya Terminal Kertosono

Setelah dioperasikan Terminal Kertosono pada tahun 1998 sampai pada saat ini, fungsi terminal sebagai titik terjadinya perpindahan (*transfer*) penumpang dari dan ke angkutan kota atau pedesaan ke angkutan bus dan antar angkutan bus terus merosot, tidak sesuai dengan harapan semula. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan terminal angkutan penumpang yang terletak pada jalur arteri utama

Surabaya – Madiun kurang mendapat tanggapan atau respon dari masyarakat khususnya dari pihak penyedia maupun pengguna angkutan umum.

Sebelum terjadi pengembangan, fasilitas yang disediakan di terminal lama cukup menggembirakan, yaitu rata-rata diatas 80%. Dengan berbagai pertimbangan pada waktu itu maka diputuskan untuk merelokasi terminal lama yang terletak di Jalan Achmad Yani ke jalan arteri utama Jalan Panglima Sudirman. Sesuai dengan hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan Bapak Purwito selaku kepala seksi Bina keselamatan dan Ketertiban Lalu Lintas pada tanggal 27 Juni 2012 menuturkan,

“Semenjak dipindahkan ke Terminal yang baru yang terletak di Jalan Panglima Sudirman, Terminal Kertosono berangsur-angsur mulai sepi. Bus jurusan Surabaya-Kediri PP juga tidak mau singgah di Terminal Kertosono. Begitu pun dengan bus jurusan Surabaya-Madiun dan seterusnya. Karena di terminal yang baru sepi penumpangnya. Seperti kata pepatah ada gula ya ada semut”.

Namun demikian karena kajian relokasi kurang memperhatikan semua aspek yang memengaruhi fungsi terminal akibatnya pengembangan terminal lama ke terminal baru tidak mampu membangkitkan atau mempengaruhi para penyedia pengguna angkutan umum untuk memanfaatkan terminal baru. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti permasalahan tidak berfungsinya terminal baru Kertosono dapat ditinjau dari beberapa aspek, yaitu:

a. Aspek Tata Letak

Sesuai dengan Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK) Kertosono maka pengembangan diarahkan ke barat. Lahan disebelah barat Kertosono cukup luas untuk pengembangan. Dengan mengacu pada RUTRK tersebut pada dasarnya

pengembangan terminal lama ke terminal baru yaitu di jalan arteri utama Jalan Panglima Sudirman yang secara keruangan dianggap cukup tepat. Namun demikian keberadaan terminal baru belum atau tidak didukung oleh sarana dan prasarana yang lain seperti penambahan jaringan jalan dari terminal dan menuju terminal. Prediksi tentang hal-hal yang berkaitan dengan masalah-masalah yang saling mempengaruhi berfungsinya terminal kurang mendapat perhatian, sehingga terkesan terminal berdiri sendiri tanpa ada dukungan dari sarana dan prasarana yang lain. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Marlin selaku Kepala terminal Kertosono pada tanggal 17 Juni 2012, beliau menjelaskan bahwa,

“Membuat terminal sama dengan membuat pasar, harus ada gerakan manusia, letaknya dekat dengan pabrik, pasar dan perkantoran. Letak atau lokasi terminal baru saat ini sebenarnya strategis, namun kurang didukung oleh yang lainnya. Sebenarnya yang lebih strategis lagi itu ya di Jalan Achmad Yani tapi kalau terminalnya tetap disitu pasti terjadi kemacetan karena jalannya tetap sedangkan jumlah kendaraan terus bertambah, apalagi jembatan yang lama itu hanya bisa dilewati sepeda motor, sepeda dan becak saja”.

Dari hasil wawancara terlihat bahwa pembangunan Terminal Kertosono sebagai upaya untuk meningkatkan perkembangan kawasan Kertosono bagian barat sudah tepat. Namun yang perlu diperhatikan adalah kemudahan dan kelancaran dalam menjangkau terminal, baik yang menuju terminal maupun yang meninggalkan terminal. Agar terminal yang ada dapat menjalankan fungsinya secara baik dan maksimal.

b. Aspek Penataan Jaringan Rute

Seperti yang telah disebutkan pada point 1 diatas mengenai aspek tata letak terminal Kertosono, maka keberadaan terminal baru Kertosono kurang didukung oleh jaringan rute yang memadai. Jaringan rute yang ada di Kertosono hanya terkonsentrasi di Jalan Achmad Yani dan Jalan Panglima Sudirman. Arus lalu lintas yang menuju dan dan meninggalkan terminal Kertosono sebagian besar hanya melewati jalan tersebut. Waktu tempuh dari terminal ke pusat kota seperti pasar, stasiun Kereta Api relatif lebih lama, akibatnya para penyedia dan pengguna angkutan umum tidak bersedia memasuki kawasan Terminal karena merasa terbebani dengan biaya yang lebih tinggi baik waktu maupun ongkos.

Hal tersebut diperkuat dengan pernyataan Bapak Deni salah satu awak angkutan bus Jurusan Surabaya – Kediri pada tanggal 29 Juni 2012 yang menuturkan bahwa,

“ Kalau masuk terminal Kertosono banyak memakan waktu, kurang lebih butuh waktu sekitar 30 menit. Apalagi ada lampu merah diperempatan Kertosono, tambah lama waktu tempuhnya. Selain itu calon penumpang di terminal Kertosono juga sedikit, tambah jadi bikin malas mbak”.

Sejak dilakukan pengembangan hingga saat ini, angkutan umum bus jurusan Surabaya – Kediri dan sekitarnya tidak ada yang memasuki kawasan terminal Kertosono. Kurang optimalnya pemanfaatan fasilitas dan berkurangnya jumlah angkutan umum bus yang memasuki kawasan terminal maka pendapatan asli daerah (PAD) Kabupaten Nganjuk dari sektor retribusi terminal juga mengalami penurunan. Sehingga tujuan yang ditetapkan dari pengembangan terminal tidak tercapai dengan maksimal.

c. Aspek Penyedia dan Pengguna Jasa Angkutan Umum

Rendahnya tingkat aksesibilitas menuju dan meninggalkan terminal

Kertosono maka tingkat pelayanan terminal terhadap penyedia maupun pengguna angkutan umum juga rendah. Terminal Kertosono tidak lagi menjadi titik yang ideal untuk mengadakan perpindahan dari angkutan satu ke angkutan umum lainnya, tetapi justru menjadi tambahan beban bagi penyedia maupun pengguna angkutan umum baik waktu maupun biaya. Para penyedia angkutan tidak mau memasuki terminal dengan alasan tidak ada calon penumpang yang diangkut, sementara dari pihak pengguna angkutan umum juga tidak mau memasuki terminal. Seperti yang diungkapkan Riyan, pengguna angkutan umum (bus jurusan Surabaya) pada tanggal 29 Juni 2012 menjelaskan bahwa,

“Saya lebih senang naik bus diperempatan lampu merah daripada harus ke Terminal. Selain jauh kalau harus ke Terminal ongkosnya tambah lagi untuk oper dari lyn ke bus. Lagi pula di perempatan banyak calon penumpang, sopir bus pasti mau berhenti disini”.

Hal senada juga diungkapkan oleh Bapak Marlin pada tanggal 17 Juni 2012, beliau menuturkan bahwa,

“Kalau naik bus ke Terminal masyarakat harus mengeluarkan biaya tambahan, *mangkane yo enak numpak nang perapatan dari pada nang terminal* (karena itu ya enak naik diperempatan dari pada ke Terminal). Ya semua itu kita kembalikan kepada masyarakatnya, kita sudah berusaha menyediakan fasilitas tapi mereka maunya seperti itu, nanti kalau di larang berhenti di perempatan paling hanya sehari dua hari dipatuhi, tapi setelah itu ya kembali lagi seperti biasa”.

Dari hasil kedua wawancara di atas dapat diketahui bahwa aspek penyedia jasa dan pengguna layanan jasa angkutan umum seperti dua hal yang tidak bisa

dipisahkan. Apabila salah satu tidak berfungsi dengan baik, maka akan mempengaruhi yang lainnya. Keduanya sangat berperan penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan transportasi. Harapannya baik dari penyedia jasa dan pengguna layanan jasa angkutan umum dapat bersinergi dengan baik dan taat pada peraturan perundangan yang diberlakukan, demi untuk kepentingan bersama.

d. Aspek Penegakan Hukum

Pada awal dioperasikan, manajemen transportasi Terminal Kertosono sebenarnya sudah diupayakan seoptimal mungkin untuk memberdayakan fungsi terminal baru, seperti pengaturan rute MPU, pembenahan simpang empat Kertosono dengan dilengkapi sarana pendukungnya, penegakan hukum disekitar terminal. Namun penegakan hukum terhadap aturan berlalu lintas disimpang empat Kertosono terkesan lemah, yaitu dengan dibiarkannya angkutan umum MPU maupun bus berhenti disimpang empat, serta rambu-rambu yang dahulunya dipasang sekarang sudah tidak ada. Hal ini dipertegas dengan pendapat Bapak Agung Santosa selaku Bendahara Dishubkominfo pada tanggal 23 Juni 2012, yang menyatakan bahwa,

“Pada awal berdirinya terminal baru, penumpang yang menghentikan bus diperemepatan di usir sama petugas, dulu juga dipasang rambu-rambu dilarang menaik dan menurunkan penumpang di perempatan, tapi lama-lama rambu-rambunya hilang dicuri orang, lha besinya itu laku dijual kok. Pagar pembatas ini juga fungsinya untuk menghindari naik turunnya penumpang di perempatan, tapi tetap saja, malah ada pagar yang jebol, jadinya tidak berfungsi lagi pagar pembatasnya itu”.

Seringnya terjadi pelanggaran-pelanggaran, pihak penegak hukum seolah-olah memberikan toleransi maka simpang empat Kertosono dengan berbagai sarananya tidak mampu mengatur lalu lintas kendaraan menjadi lancar karena banyak kendaraan yang berhenti disekitar simpang empat. Pelanggaran-pelanggaran yang terjadi menjadikan simpang empat Kertosono menjadi terminal bayangan dari terminal utama. Dampak negative dari kejadian ini adalah tidak berfungsinya Terminal Kertosono secara optimal.

4. Dampak Jangka Pendek dan Panjang Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

a. Dampak Jangka Pendek Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

Peneliti dalam melakukan penelitian ini merasa terbantu dengan keberadaan pegawai dinas perhubungan yang bertugas di Terminal Kertosono yang membantu peneliti dalam meneliti dengan penuh kesabaran dan sopan. Seperti penuturan bapak Marlin pada tanggal 27 Juni 2012 menuturkan,

“kami disini sebagai abdi negara jadi kalau ada yang minta tolong atau membutuhkan kami dalam kaitannya dengan terminal kami siap membantu supaya semuanya bisa berjalan lancar dan enak”.

Pada bulan-bulan awal dilakukan pengembangan terminal, pihak Dishubkominfo sudah berulang kali melakukan sosialisasi bahkan operasi kepada para supir akan tetapi mereka tidak pernah jera dalam melakukan pelanggaran, hal

tersebut dipertegas dengan pendapat Bapak Marlin pada tanggal 27 Juni 2012, yang menuturkan bahwa,

“Kami ini dari Dishub sebulan setelah Terminal baru Kertosono dibuka sudah memberikan sosialisasi bahwa semua kendaraan umum wajib masuk ke terminal”. Kami berupaya bagaimana caranya agar masyarakat tahu bahwa ini lho terminal kita yang baru, yang lebih bagus, lebih luas dari pada Terminal yang lama. Dengan harapan masyarakat yang hendak bepergian menggunakan angkutan umum mau singgah di Terminal.

Dari pendapat diatas terlihat bahwa sebenarnya pegawai Dishubkominfo utamanya di dalam terminal Kertosono sudah menjalankan tugasnya dengan baik selain tegas terhadap para sopir yang melanggar peraturan mereka juga bertindak kooperatif terhadap peneliti yang mana ini sangat membantu peneliti dalam melakukan penelitian ini. Dari penelitian yang peneliti lakukan terdapat beberapa dampak dari kebijakan pengembangan terminal Kertosono, baik dampak jangka pendek maupun dampak jangka panjang. Berikut adalah dampak kebijakan pengembangan Terminal Kertosono dalam jangkakan pendek.

1. Terminal Menjadi Sepi dan Tidak Berfungsi Secara Optimal

Tidak hanya dari unsur birokrat selaku *policy maker* yang berperan dalam ketidakberhasilan suatu kebijakan, akan tetapi masyarakat sebagai obyek dalam sebuah kebijakan juga berperan besar dalam menentukan keberhasilan sebuah kebijakan karena tanpa dukungan dari masyarakat sebuah kebijakan tidak akan berjalan dengan baik. Banyaknya masyarakat yang tidak bersedia ke terminal menjadi salah satu factor penting dalam menciptakan sebuah permasalahan dalam

kebijakan ini. Hal tersebut seperti yang dituturkan oleh Bapak Minto pada tanggal 02 Juli 2012 seperti berikut ini,

“Lebih cepat naik disini (perempatan Kertosono) daripada ke terminal dulu, nantikan dari terminal ujung-ujungnya kan juga lewat sini, lagian nanti bus yang kearah Surabaya juga lewat sini kalau harus ke terminal saya harus keluar ongkos lagi buat naik angkot atau ojek ke Terminal”.

Pendapat yang sama juga disampaikan Ahmad, sopir angkutan kota (lyn K) pada tanggal 02 Juli 2012 menurutnya,

“Pihak terkait (Dishubkominfo) harus mencari cara agar semua angkot dan bus mau masuk ke terminal itu. Juga dicarikan solusi agar di terminal itu banyak penumpangnya. Selama ini para penumpang banyak yang berhenti di perempatan”.

Disini terlihat bahwa masyarakat tidak memahami perannya sebagai penentu sebuah implementasi kebijakan yang dapat menyebabkan kebijakan itu berjalan kurang baik dan hasilnya kurang maksimal, apabila masyarakat mau bersikap baik dan bisa membuang ego sesaat mereka tentu saja hasil akhir kebijakan bisa menjadi lebih baik serta pelayanan public bisa berjalan dengan maksimal, sehingga kebijakan yang dibuat Pemerintah Kabupaten Nganjuk dapat memuaskan kebutuhan masyarakat. Masih menurut Ahmad sopir angkutan pada tanggal 27 Juni 2012 menyatakan bahwa,

“Penumpang adanya disini (perempatan Kertosono). Daripada menghabiskan bensin jauh-jauh ke terminal, lebih baik mangkal disini, di terminal sepi. Kalau harus ngetime di terminal juga malah buang-buang waktu”.

Berdasarkan beberapa pendapat di atas dapat ditarik kesimpulan, bahwa akses jalan menuju dan meninggalkan terminal Kertosono hanya terkonsentrasi di Jalan

Achmad Yani dan Jalan Panglima Sudirman. Waktu tempuh dari Terminal ke pusat kota seperti pasar, stasiun Kereta Api relative lebih lama, sebagai akibatnya pengguna angkutan umum merasa terbebani dengan tambahan biaya dan waktu.

2. Pelanggaran Peraturan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sepinya calon penumpang yang ada di Terminal Kertosono adalah salah satu alasan yang menyebabkan angkutan umum baik bus maupun lyn tidak bersedia masuk ke Terminal. Apabila hal ini dibiarkan terus menerus, maka lama kelamaan Terminal Kertosono akan benar-benar mati. Untuk mengatasi hal tersebut petugas Dishubkominfo yang ditempatkan di terminal harus berusaha keras agar bus tetap mau masuk meskipun di dalam terminal tidak ada penumpang, yaitu dengan cara mereka harus berdiri di depan pintu masuk terminal sambil membawa bendera merah sebagai isyarat agar bus yang dari arah timur maupun barat masuk ke terminal. Hal ini dipertegas dengan pernyataan Bapak Marlin pada tanggal 27 Juni 2012 yang menyatakan bahwa,

“Agar tetap bisa menghasilkan PAD (Pendapatan Asli Daerah) kami disini berusaha keras supaya bus mau masuk, kami harus berdiri ditengah jalan sambil membawa bendera merah ini supaya bus masuk. Tiap masuk mereka membayar PP Rp.1600.00 (Rp. 500 + Rp. 300 dana satpam). Kalau tidak di akali seperti itu ya mereka bablas ndak mau belok ke terminal, padahal kan di depan terminal sudah ada rambunya, angkutan umum harus masuk.” (Hasil wawancara pada 27 Juni 2012 pukul 13.00 WIB)

Karena penarikan retribusi angkutan umum terutama bus oleh petugas dilakukan diluar areal Terminal maka hal ini juga dapat membahayakan

keselamatan petugas. Selain itu tampak jelas bahwa fungsi Terminal Kertosono menjadi tidak optimal dan kewibawaan pemerintah yang berperan sebagai regulator menjadi menurun dimata masyarakat pengguna jasa transportasi. Hal ini sudah sepantasnya menjadi prioritas masalah yang harus segera dicarikan jalan keluarnya. Agar pembangunan terminal dapat bermanfaat seperti yang diharapkan bagi semua pihak, baik Pemerintah Kabupaten Nganjuk maupun masyarakat.

3. Simpang Empat Kertosono Menjadi Tidak Beraturan

Sampai saat ini adanya Terminal Kertosono bukan menjadi titik simpul perpindahan moda transportasi justru dengan adanya pengembangan terminal ke tempat yang baru menyebabkan simpang empat kertosono menjadi tidak beraturan dan sering terjadi kemacetan, terutama disaat hari libur dan perayaan hari besar.

Hal ini disebabkan karena banyaknya kendaraan umum baik bus maupun MPU yang menaikkan dan menurunkan penumpang dan tidak adanya koordinasi yang baik antara pihak yang berkaitan. Hal ini senada dengan pernyataan Bapak Moch Djainudin Kepala TU Pengujian (pada tahun 1998-2004 menjabat sebagai Kepala Terminal) pada tanggal 27 Juni 2012 menuturkan bahwa,

“Pada waktu terjadi pengembangan terminal lama ke terminal baru itu saya ya cuma staf, jadinya saya nurut apa kata pejabat yang diatas. Dulu itu yang terlibat adalah Dishub pusat, Pemda, PU dan Bappeda”.

Dari sini terlihat seharusnya para pejabat melakukan koordinasi yang baik dengan Dishubkominfo. Bagaimanapun Dishubkominfo merupakan orang

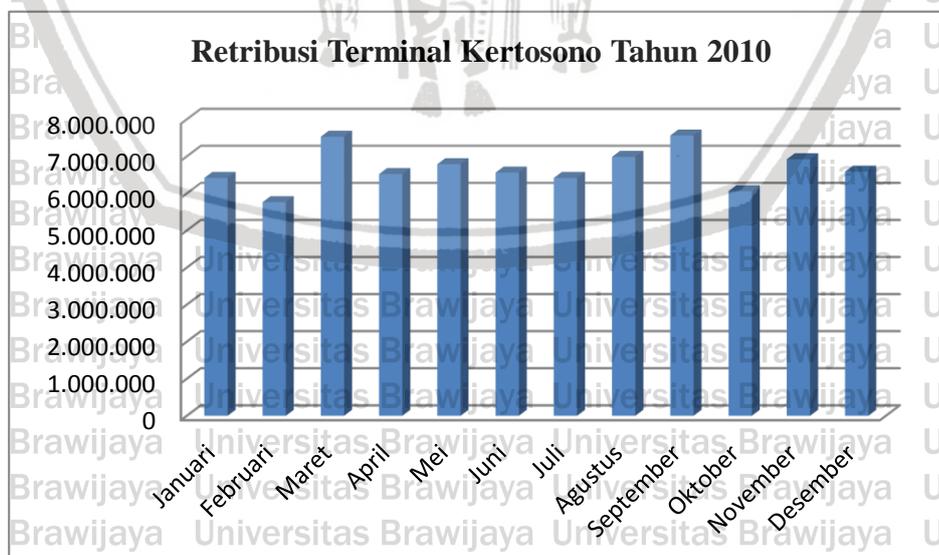
lapangan yang lebih tahu kondisi di lapangan. Selain itu aspirasi dari masyarakat juga sangat diperlukan, agar terjalin hubungan yang seimbang antara pemerintah dan masyarakat. Masyarakat yang dilayani juga merasa puas terhadap kinerja para pejabat negara.

b. Dampak Jangka Panjang Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

Selain jangka pendek, berkaitan dengan kebijakan pengembangan Terminal Kertosono terdapat pula dampak yang bersifat jangka panjang. Dampak jangka panjang disini dapat dirasakan oleh pihak Dishubkominfo sebagai pihak dari pemerintah dan dampak dirasakan juga oleh masyarakat sebagai penerima kebijakan. Berikut ini adalah dampak jangka panjang yang ditimbulkan, yaitu:

1. Rendahnya Retribusi dari Terminal

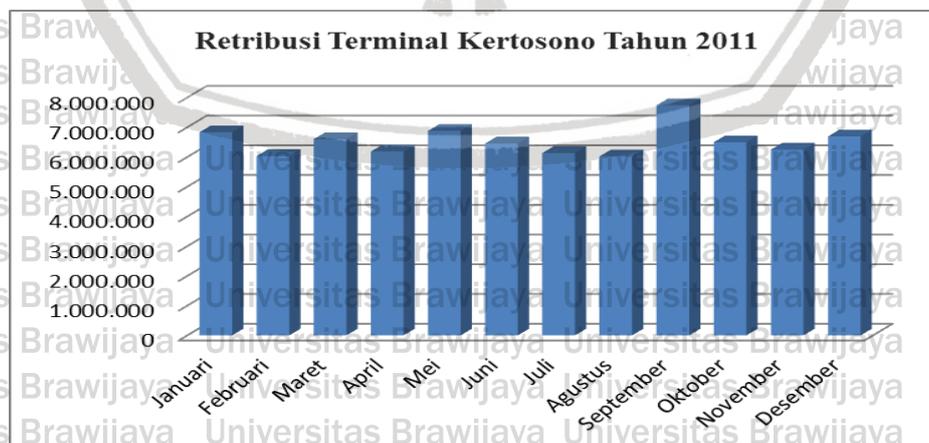
Grafik 1 retribusi Terminal Kertosono Tahun 2010



Sumber: Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk

Dari tabel diatas dan juga dari hasil wawancara peneliti dengan pihak-pihak yang terkait dapat dilihat bahwa jumlah retribusi terminal Kertosono tidak sesuai dengan apa yang diharapkan. Pada tahun 2010 target yang ingin dicapai adalah Rp. 89.000.000,00. Sedangkan dari hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut: Bulan Januari total perolehannya adalah Rp.6.417.000,00. Bulan Februari turun menjadi Rp.5.763.000,00. Bulan Maret naik menjadi Rp.7.531.000,00. Bulan april turun lagi menjadi Rp.5.521.000,00. Bulan Mei naik menjadi Rp.6.788.000,00 sedangkan pada bulan Juni turun menjadi Rp.6.560.000,00. Pada bulan Juli juga mengalami penurunan menjadi Rp.6.416.000,00. Bulan Agustus naik menjadi Rp.6.986.000,00. Bulan September naik menjadi Rp.7.563.000,00. Bulan Oktober turun lagi menjadi Rp.6.063.000,00. Bulan November naik menjadi Rp.6.922.000,00. Sedangkan pada bulan Desember turun menjadi Rp.6.588.000,00. Dari data di atas, jumlah retribusi tertinggi diperoleh pada bulan September, hal ini dikarenakan pada bulan September itu bertepatan dengan perayaan Hari Raya Idul Fitri.

Grafik 2 Retribusi Terminal Kertosono Tahun 2011

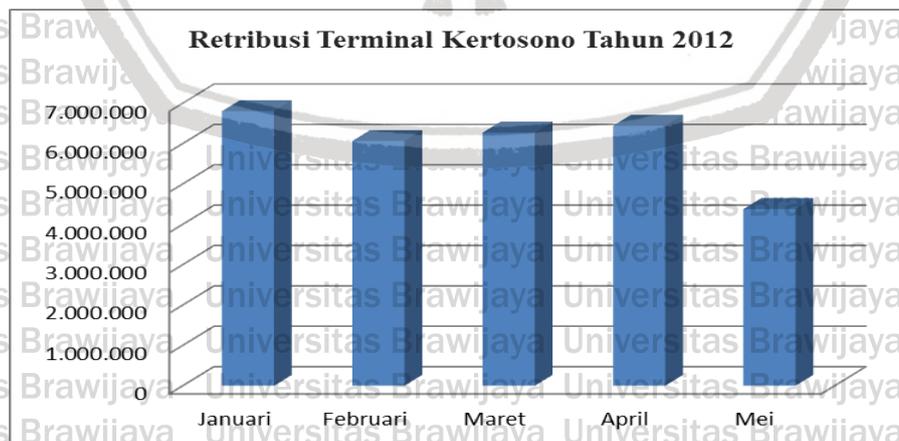


Sumber: Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk

Pada tahun anggaran 2011 target pendapatan yang berasal dari retribusi terminal adalah Rp. 89.000.000,00, masih sama dengan target pada tahun 2010.

Hal ini tentu saja sangat jauh dari kenyataan dilapangan. Pada bulan Januari total retribusi yang diterima sebanyak Rp. 6.833.000,00. Pada bulan Februari mengalami penurunan menjadi Rp. 6.033.000,00. Bulan Maret mengalami kenaikan menjadi Rp. 6.600.000,00. Bulan April terjadi penurunan lagi sehingga menjadi Rp. 6.183.000,00. Bulan Mei mengalami kenaikan Rp. 6.878.000,00. Bulan Juni turun menjadi Rp. 6.455.000,00. Bulan Juli turun lagi menjadi Rp. 6.132.000,00. Bulan Agustus juga mengalami penurunan menjadi Rp. 6.018.000,00. Sedangkan pada bulan September mengalami kenaikan menjadi Rp. 7.736.000,00, pada bulan September ini bertepatan dengan perayaan hari besar Idul Fitri. Bulan Oktober mengalami penurunan kembali menjadi Rp. 6.495.000,00. Bulan November turun menjadi 6.248.000,00. Pada bulan Desember meningkat menjadi Rp. 6.895.500,00, hal ini bersamaan dengan perayaan natal dan tahun baru.

Grafik 3 Retribusi Terminal Kertosono Tahun 2012



Sumber: Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk

Untuk data tahun 2012 peneliti hanya memperoleh data dari bulan Januari sampai bulan Mei saja. Untuk tahun 2012 target yang diharapkan meningkat menjadi 96.120.000,00. Namun untuk hasil yang diperoleh dilapangan masih tetap sama seperti tahun sebelumnya. Untuk Bulan Januari total pendapatannya Rp.6.801.000,00. Bulan Februari turun menjadi Rp.6.063.000,00. Bulan Maret mengalami sedikit peningkatan menjadi Rp.6.270.000,00. Bulan April meningkat lagi menjadi Rp.6.439.000,00. Sedangkan pada bulan Mei mengalami penurunan yang cukup signifikan yaitu menjadi Rp. 4.376.000,00.

Jumlah pemasukan dari retribusi Terminal Kertosono ditentukan oleh jumlah bus yang beroperasi setiap harinya. Semakin banyak bus yang beroperasi semakin banyak pemasukan yang didapat. Hal ini senada dengan pernyataan Bapak Marlin pada tanggal 17 Juni 2012 menuturkan bahwa,

“kalau kita membandingkan pendapatan yang dulu dengan sekarang tentu saja berbeda, masih banyak Terminal Lama. Kalau banyak bus yang beroperasi pendapatannya akan meningkat, tapi kadang kan setiap harinya tidak tentu, kadang ada yang libur gak naik. Sekarang ini jumlah bus juga tidak sebanyak dulu, ada beberapa armada yang gulungtikar. Selain itu sekarang jumlah kendaraan pribadi mobil, motor juga banyak. Yaa masyarakat yang mampu membeli kendaraan pribadi akhirnya mereka beralih naik kendaraan pribadi, karena merasa lebih aman dan nyaman. Kalau target tiap tahun itu selalu naik meskipun kenyataannya tidak sesuai. Walaupun PAD nya buruk tapi Terminal Kertosono masih tetap menghasilkan”.

Dari data diatas dapat dikatakan bahwa pembangunan Terminal Kertosono belum dapat menghasilkan target retribusi yang diharapkan. Tujuan utama pengembangan terminal Kertosono untuk memperoleh PAD yang berasal dari retribusi Terminal masih jauh dari harapan. Sehingga dalam pengambilan kebijakan yang akan datang terkait dengan Terminal Kertosono, maka Pemerintah

Kabupaten Nganjuk harus mengkaji secara mendalam agar kesalahan yang terjadi pada masa sekarang tidak terulang kembali dimasa mendatang.

2. Pembangunan Jalan Alternative di Sebalah Barat Terminal

Di sebelah barat Terminal Kertosono di bangun jalan alternative yang menghubungkan jalan Panglima Sudirman – jalan Gatot Subroto, hal ini bertujuan mempermudah akses angkutan umum (lyn) menuju dan meninggalkan Terminal Kertosono. Tujuan lain dari pembangunan jalan alternative ini adalah untuk menghubungkan antara Terminal Kertosono dengan stasiun Kereta Api yang berada di jalan Gatot Subroto. Nantinya akan mempermudah perpindahan moda angkutan dari kereta ke bus atau sebaliknya dari bus ke kereta. Keberadaan jalan alternative ini ternyata belum juga mampu membangkitkan fungsi terminal. Hasil wawancara dengan Bapak Purwito selaku Kepala Seksi Bina Keselamatan dan Ketertiban Lalu Lintas pada tanggal 27 Juni 2012 beliau menjelaskan,

“Jalan alternative itu pada awalnya adalah ide dari saya, dulu itu rencananya penumpang MPU datang dari arah utara dari jalan Gatot Subroto menuju arah selatan jalan Panglima Sudirman. MPU yang dari arah utara tidak boleh lewat perempatan jalan Achmad Yani, baru pulanginya nanti boleh lewat Achmad Yani. Namun setelah dilakukan sosialisasi para sopir MPU demo, mereka tidak mau lewat jalan alternative tersebut dengan alasan karena sepi. Akhirnya sampai sekarang rencana yang diharapkan tidak terealisasi dan terminal tetap sepi”.

Disisi lain keberadaan jalan alternative tersebut memberi dampak yang positif terhadap lingkungan disekitar Terminal Kertosono, dengan adanya jalur tersebut saat ini ada dua perumahan yang dibangun dibelakang Terminal Kertosono,

perumahan Kepuh dan perumahan Nglawak. Masih menurut Bapak Purwito beliau menjelaskan

“Adanya perumahan yang sekarang ini itu karena adanya jalan alternative yang dibangun, sehingga sekitar Terminal kertosono khususnya jalan alternative ini menjadi ramai”.

Pembangunan jalan baru disebelah terminal merupakan langkah yang baik dalam mengoptimalkan fungsi terminal. Dengan adanya akses jalan yang memudahkan menuju dan meninggalkan Terminal Kertosono maka terminal dapat berfungsi dengan baik, namun pembangunan akses jalan tidak di ikuti dengan jalan yang lain. Untuk menuju dan meninggalkan Terminal Kertosono hanya terpusat pada dua jalur saja, dan jarak terminal yang jauh dari pusat kota. Pengembangan jalan seharusnya dilakukan juga di pasar templek agar akses menuju dan meninggalkan terminal semakin mudah.

3. Munculnya Terminal Bayangan di Simpang Empat Kertosono

Salah satu hambatan beroprasinya Terminal Kertosono adalah banyaknya sopir baik angkutan umum maupun bus yang tidak bersedia untuk masuk ke terminal, alasannya bermacam-macam seperti terlalu jauh dari jalan utama atau karena tidak adanya penumpang. Seperti yang diungkapkan Sumari, sopir lyn B Jurusan Kertosono-Ngronggot pada tanggal 02 Juli 2012 menuturkan,

“Buat apa jauh-jauh ke Terminal, disini saja sudah dapat penumpang kok, malah bisa-bisa kalau ke Terminal cuma buang-buang bensin.”

Trisno, sopir lyn L (Kertosono-Lengkong), juga mengutarakan pendapat yang sama. Sopir yang memutar balik saat tiba disimpang empat Kertosono lalu

menunggu penumpang di kawasan itu mengaku tidak ada penumpang yang dibawa ke terminal. Penumpang yang dibawa turun di simpang empat Kertosono.

”Kalaupun masuk ke terminal juga tidak dapat penumpang. Lebih baik saya putar balik saja dan kembali ke pasar, atau biasanya saya mangkal terlebih dahulu disini. Terminal yang sekarang posisinya jauh dari perempatan Kertosono makanya sepi, coba kalau masih ada di terminal yang lama pasti ramai”.

Karena banyak sopir yang berhenti di kawasan simpang empat Kertosono, Terminal Kertosono yang resmi digunakan pada 10 April 1998 menjadi sepi.

Sepanjang hari pengemudi angkutan umum terutama bus leluasa menaikkan dan menurunkan penumpang di tepi jalan sekitar simpang empat Kertosono. Hal ini tentunya sangat mengganggu kendaraan yang berada di belakang bus, kondisi seperti ini seringkali menimbulkan kemacetan bahkan kecelakaan lalu lintas.

Sedangkan untuk sopir angkutan umum lain leluasa memarkir kendaraan ditepi jalan simpang empat Kertosono. Kondisi sekitar simpang empat Kertosono menjadi semrawut karena di tempat itu juga tukang becak dan ojek mangkal.

Sebagai ujung tombak pelayanan transportasi seharusnya sopir bisa bekerjasama dengan pemerintah dalam menjalankan fungsinya mencari nafkah agar hasil sebuah pembangunan infrastruktur bisa menjadi sebuah keuntungan bagi banyak pihak bukan malah menjadi kerugian karena ketidakpatuhan mereka.

Karena banyaknya kendaraan umum yang berhenti di perempatan Kertosono ini, membuat perempatan Kertosono menjadi terminal bayangan.

C. Pembahasan Penelitian

Evaluasi kebijakan adalah penilaian maupun penaksiran terhadap serangkaian proses kebijakan mulai dari perumusan kebijakan, implementasi kebijakan hingga dampak yang ditimbulkan dari adanya kebijakan tersebut yang dilakukan secara sistematis, obyektif dan empiris untuk mewujudkan keinginan yang ingin dicapai.

Evaluasi memang diperlukan sejak langkah-langkah pertama, dimaksudkan agar kekeliruan dan kekurangan itu tidak akan lebih lanjut membawa akibat buruk atau merugikan. Dengan demikian dengan evaluasi itu maka perbaikan dan pengambilan kebijakan dapat dilakukan sedini mungkin. Hal ini untuk mengetahui *impact positive* atau *negative* yang dihasilkan dalam perumusan kebijakan hingga implementasinya.

Wahab (2001:38) menyebutkan bahwa evaluasi dampak berusaha menilai apakah realisasi tujuan memberikan kontribusi terhadap tujuan yang lebih tinggi.

Dalam kepustakaan evaluasi dampak dapat juga digunakan untuk menunjukkan relevansi atau signifikansi dari sebuah proyek atau program. Oleh karena itu, logis jika dikatakan bahwa hanya akan ada dampak jika sebuah proyek telah membuahkan akibat-akibat tertentu, baik yang dikendaki maupun yang tidak dikehendaki. Hal ini mengandung makna dampak hanya dapat diukur melalui evaluasi akhir yang dilaksanakan beberapa tahun sesudah proyek tersebut dinyatakan selesai. Pengecualiannya adalah pada proyek atau program yang berdurasi panjang di mana selama proses implementasi telah tersedia waktu yang cukup guna memungkinkan dilaksanakannya penilaian dampak.

Dari pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa dengan evaluasi kebijakan dapat digunakan untuk mengetahui beberapa hal mulai dari pelaksanaan program, kesesuaian tindakan pelaku kebijakan dengan standart dan prosedur yang ditetapkan serta *output* yang dihasilkan apakah sampai ketangan sasaran kebijakan atau justru terjadi penyimpangan serta dengan evaluasi dapat diletahui apa akibat social ekonomi dari kebijakan tersebut. Dalam penelitian ini, peneliti juga melakukan penelitian setelah proyek dinyatakan selesai dalam kurun waktu beberapa tahun yang lalu. Untuk itu melalui studi evaluasi kebijakan peneliti dalam penelitian ini ingin mengetahui tentang latar belakang kebijakan pengembangan Terminal Kertosono serta dampak jangka pendek maupun dampak jangka panjang yang muncul dari kebijakan ini.

1. Latar Belakang Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

Setiap pembangunan memerlukan sistem transportasi yang efektif dan efisien sebagai salah satu prasyarat untuk kelangsungan dan terjaminnya pelaksanaan pembangunan tersebut, sehingga timbul tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi agar pergerakan tersebut dapat berlangsung dengan kondisi aman, teratur, cepat, lancar dan nyaman serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

Pembangunan harus diselenggarakan secara merata bagi masyarakat dan bukan ditujukan untuk kepentingan suatu golongan atau kelompok tertentu. Hasil pembangunan harus benar-benar dirasakan oleh seluruh rakyat dalam bentuk peningkatan taraf hidup dan kualitas kehidupan manusia dan masyarakat. Dalam

pembangunan, manusia merupakan titik sentral yang berarti bahwa seluruh kegiatan pembangunan harus diarahkan untuk meningkatkan harkat dan martabat bangsa.

Salah satu bentuk pembangunan adalah pembangunan infrastruktur. Infrastruktur merupakan prasarana primer dalam mendukung kegiatan ekonomi suatu negara dan ketersediaan infrastruktur sangat menentukan tingkat efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi. Menurut Grigg dalam Kodoatie (2003:9), infrastruktur merujuk pada sarana fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas public yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup social dan ekonomi. Dengan demikian dapat diartikan bahwa pengertian infrastruktur mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas public lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan social.

Kebijakan pengembangan Terminal Kertosono yang dilakukan dengan cara merelokasi terminal ke tempat yang baru merupakan perencanaan dan perancangan suatu prasarana transportasi sebagai sarana dalam sistem transportasi yang aman, nyaman dan lancar dengan fasilitas-fasilitas yang mendukung kegiatan pelayanan transportasi. Serta yang paling penting pengembangan Terminal Kertosono adalah dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi yang membuat kondisi Kertosono menjadi semakin aman dan kondusif.

2. Aspek- Aspek yang Menyebabkan Tidak Berfungsinya Terminal

Kertosono

a. Aspek Tata Letak

Pembangunan transportasi ditujukan untuk meningkatkan dan memantapkan penyediaan jasa transportasi yang semakin merata dan terpadu agar dapat menjadi salah satu landasan yang mantab dalam pelaksanaan pembangunan selanjutnya.

Pembangunan transportasi diarahkan untuk menjembatani kesenjangan antar wilayah akan membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan harga antar wilayah, meningkatkan mobilitas tenaga kerja untuk mengurangi konsentrasi keahlian dan ketrampilan pada beberapa wilayah, sehingga mendorong terciptanya kesempatan melaksanakan pembangunan antar wilayah. Pembangunan transportasi atau perhubungan dapat mendukung kelancaran mobilitas, distribusi dan pembangunan terutama pada sektor-sektor yang berbasis sumber daya alam dan sektor strategis lainnya yang pada akhirnya turut menciptakan stabilitas dan pertumbuhan ekonomi serta pemerataan pembangunan yang berkesinambungan (Triana, 2009:36).

Salah satu pembangun transportasi adalah pembangunan sebuah terminal. Terminal merupakan salah satu tempat pemberhentian sementara kendaraan umum. Setiap kendaraan umum yang melewati suatu daerah diwajibkan untuk memasuki terminal terlebih dahulu. Sehingga lokasi terminal yang strategis akan mendorong dan megoptimalkan pemanfaatan terminal. Lokasi terminal yang tidak jauh dari pusat kota akan mengurangi jarak tempuh terminal terhadap kota. Jarak yang akan ditempuh akan berpengaruh terhadap waktu yang akan ditempuh.

Semakin jauh jarak yang akan ditempuh, maka semakin lama waktu yang diperlukan untuk menempuh perjalanan. Sebaliknya, semakin dekat jarak yang akan ditempuh maka waktu yang akan diperlukan untuk menempuh perjalanan semakin sedikit. Selain itu, jarak yang akan ditempuh juga akan berpengaruh terhadap biaya operasional kendaraan seperti bahan bakar kendaraan, maupun biaya keterlambatan. Sehingga jarak yang ditempuh juga akan berpengaruh terhadap efisiensi waktu dan biaya. Lokasi terminal yang strategis akan meningkatkan efisiensi waktu dan biaya.

Dalam Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Perhubungan, Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Dalam Negeri juga disebutkan tentang kriteria penentuan lokasi terminal penumpang, yaitu:

- a. Terminal harus dapat menjamin ketepatan dan kelancaran arus penumpang. Dalam hal ini lokasi terminal harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu:
 1. Sebagai tempat pemindahan yang menyangkut arus naik dan turunnya penumpang.
 2. Sebagai tempat pertukaran jenis angkutan.
 1. Sebagai sarana pengendali, pengawas dan pengatur arus kendaraan umum yang baik.
- b. Dari segi tata ruang kota, hendaknya lokasi terminal sesuai dengan arahan rencana tata ruang pengembangan kota.
- c. Lokasi terminal hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup yang berada di wilayah sekitarnya.

d. Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efektif dan efisien.

e. Lokasi terminal hendaknya tidak sampai menyebabkan timbulnya gangguan pada kelancaran arus kendaraan maupun keamanan lalu lintas dalam kota.

Dari segi penentuan lokasi terminal, letak Terminal Kertosono dapat dikatakan strategis. Penataan terminal disesuaikan dengan Rencana Umum Tata Ruang Kota yang mengarah pada pengembangan kawasan Kertosono bagian barat. letak Terminal Kertosono didesain jauh dari daerah yang tidak padat penduduk, sehingga tidak akan berpengaruh pada aktifitas mobilitas penduduk. Namun dalam implementasi pengembangan Terminal Kertosono tidak didukung atau ditunjang adanya fasilitas jalan yang memudahkan akses menuju dan meninggalkan terminal. Sehingga pada akhirnya pengguna angkutan umum dan juga penyedia jasa angkutan umum tidak memanfaatkan keberadaan terminal dengan baik, hal ini dikarenakan adanya biaya tambahan baik waktu maupun materi untuk ke terminal.

b. Aspek Penataan Jaringan Rute

Penataan jaringan lalu lintas angkutan umum merupakan salah satu kegiatan yang tidak terpisahkan dari berbagai komponen yang membentuk kota sebagai suatu sistem. Komponen-komponen yang berkaitan satu sama lain yang membentuk sistem transportasi adalah kultur atau budaya, social, ekonomi, pola

aktivitas atau tata guna lahan, sarana dan prasarana transportasi, lingkungan, kepemilikan kendaraan dan angkutan umum. Bertambahnya penduduk yang diiringi dengan pertumbuhan ekonomi yang signifikan di Kertosono akan menyebabkan terjadinya perburuan lahan di daerah kosong atau persawahan dipertanian untuk dijadikan sebagai tempat pemukiman. Untuk mendukung Terminal Kertosono diusulkan untuk menambah akses jalan kearah utara dan timur. Dampak dengan pembangunan akses jalan ini akan menarik penduduk untuk menempati lahan-lahan disekitar jalan akses yang nantinya akan mempercepat pertumbuhan Kertosono.

Pertumbuhan lalu lintas yang cukup tinggi akibat pertumbuhan Kertosono harus mampu diantisipasi dengan menyediakan prasarana jalan dan manajemen transportasi yang professional untuk menghindari adanya kemacetan lalu lintas dikemudian hari. Angkutan umum di Kertosono pada umumnya adalah bus dan sejenisnya dimana prasarana yang digunakan adalah sama dengan lalu lintas yang lainnya, maka apabila kondisi lalu lintas macet menyebabkan angkutan lainnya juga mengalami kemacetan. Oleh karena itu perlu pengaturan jaringan lalu lintas yang efektif dan efisien yang mampu melayani semua pergerakan kendaraan menuju dan meninggalkan Kertosono.

Penataan jaringan dan rute ini dapat dilakukan dengan cara merubah rute yang sudah ada dan diganti dengan rute yang baru. Namun yang terlebih dahulu dilakukan adalah dengan cara menambah akses jalan untuk menuju dan meninggalkan terminal Kertosono, yaitu membuat jalan tembusan dari arah pasar templek dan juga memperbaiki dan memfungsikan kembali jembatan lama

Kertosono. Dalam hal ini yang berperan penting adalah administrator, namun perlu ditegaskan bahwa tugas administrator public bukan membuat kebijaksanaan negara atas nama kepentingan public tetapi benar-benar bertujuan untuk mengatasi masalah dan memenuhi keinginan dan tuntutan seluruh anggota masyarakat (Islamy, 2007:21).

c. Aspek Penyedia dan Pengguna Jasa Angkutan Umum

Akibat krisis ekonomi yang tidak ada penyelesaian secara signifikan maka dengan dimotori oleh para mahasiswa akhirnya pemerintahan orde baru jatuh dan digantikan dengan pemerintahan Reformasi sejak Mei 1998. Dari pemerintahan Orde Baru yang cenderung represif dan kebebasan berbicara serta mengeluarkan pendapat dikekang beralih ke Orde Reformasi yang lebih bebas dalam hal bicara dan mengeluarkan pendapat, akibatnya juga mempengaruhi perilaku masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Dalam bidang berlalu lintas di jalan perilaku para pemakai jalan mengalami banyak perubahan. Banyak pelanggaran terjadi di lapangan yang dilakukan oleh para pengemudi baik angkutan pribadi maupun angkutan umum seperti pelanggaran rambu, pelanggaran APILL (Alat Pengatur Isyarat Lalu Lintas), marka jalan dan sebagainya. Gejala-gejala ini tidak hanya terjadi di kota-kota besar tetapi juga terjadi di Kertosono. Khusus angkutan umum di Kertosono kepatuhan para pengemudi dalam berlalu lintas juga menurun.

Sebagai contoh ada rambu larangan berhenti di simpang empat Kertosono, tetapi

kenyataannya banyak pengemudi angkutan umum tidak mengindahkan adanya rambu larangan tersebut.

Sedangkan para pengguna jasa cenderung lebih mengutamakan kepentingannya sendiri dari pada kepentingan banyak pihak. Seperti salah satu pendapat Islamy (2007:108) salah satu sebab-sebab anggota masyarakat tidak mematuhi dan melaksanakan kebijakan yaitu keinginan untuk mencari untung dengan cepat. Masyarakat atau pengguna jasa angkutan umum baik bus maupun MPU tidak mau ke terminal dengan alasan biaya dan juga waktu sehingga mereka lebih memilih menghentikan bus di simpang empat Kertosono. Kebiasaan yang demikian ini tanpa mereka sadari justru berdampak buruk bagi lalu lintas di Kertosono pada umumnya dan keberadaan Terminal Kertosono pada khususnya.

d. Aspek Penegakan Hukum

Lemahnya aspek penegakan hukum menjadi salah satu alasan yang menyebabkan terminal tidak berfungsi secara maksimal. Desain simpang empat Kertosono yang ada sekarang ini banyak memberikan peluang kemudahan bagi penyedia maupun pengguna angkutan umum untuk melakukan pelanggaran-pelanggaran aturan berlalu lintas. Daerah simpang empat Kertosono yang banyak terjadi pelanggaran adalah daerah sekitar persimpangan bagian timur baik lajur utara maupun selatan. Di daerah sekitar persimpangan bagian timur sering terjadi pelanggaran-pelanggaran lalu lintas oleh angkutan umum bus maupun MPU.

Walaupun sudah dipasang rambu larangan berhenti disekitar persimpangan ini tetap pelanggaran terjadi setiap saat.

Hal diatas sesuai dengan pendapat Islamy (2007:108-111) yang mengatakan bahwa berhasil tidaknya suatu kebijakan tidak hanya disebabkan oleh factor yang berasal dari organisasi pelaksana saja. Kelompok sasaran juga menjadi factor yang menentukan dalam keberhasilan suatu kebijakan. Kemauan dan kepatuhan masyarakat dalam melaksanakan kebijakan akan sangat berdampak besar pada keberhasilan suatu kebijakan. Hal tersebut salah satunya dipengaruhi oleh factor yaitu adanya ketidakpastian hukum.

Upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan ini dengan cara membuat pagar pembatas ternyata hanya sia-sia saja. Pelanggaran masih tetap terjadi, bus masih bisa berhenti disimpang empat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang disekitar persimpangan sehingga arus lalu lintas menjadi semrawut. Adanya berbagai permasalahan yang terjadi dalam pengembangan Terminal Kertosono menjadikan terminal tidak berfungsi sebagaimana mestinya dan pada akhirnya mengakibatkan menurunnya jumlah PAD yang dihasilkan dari retribusi Terminal Kertosono.

3. Dampak Jangka Panjang dan Jangka Pendek Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

Secara sederhana evaluasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang terencana untuk mengetahui keadaan suatu objek dan hasilnya dibandingkan dengan tolok

ukur untuk memperoleh kesimpulan, ini juga suatu usaha untuk mengukur dan memberi nilai secara obyektif atas pencapaian hasil-hasil yang telah direncanakan sebelumnya dan merupakan sebuah tolok ukur dari berhasil tidaknya suatu kebijakan public, utamanya sebuah kebijakan yang berhubungan dengan kebutuhan masyarakat banyak secara langsung. Begitupun juga dengan kebijakan mengenai pengembangan Terminal Kertosono yang mana dampaknya sangat terasa terutama berkaitan dengan masalah transportasi. Dan studi evaluasi yang dilakukan pada penelitian ini menggunakan evaluasi tahap akhir yang mana dilakukan setelah kebijakan selesai.

Evaluasi yang dilakukan pada tahap akhir mempunyai banyak sekali keuntungan selain karena memberikan sumbangan informasi yang penting mengenai nilai sebuah kebijakan juga bisa memberikan gambaran hasil akhir yang jelas sebuah kebijakan. Dari sini terlihat bahwa sebuah masalah transportasi ironisnya malah disebabkan kebijakan pembangunan yang ditujukan untuk pelayanan transportasi yang lebih baik. Dalam studi penelitian ini digunakan metode kualitatif yang mana dalam proses pengolahan datanya tidak memerlukan deret angka akan tetapi data yang didapat merupakan hasil wawancara, pengamatan, dan dokumentasi yang ditunjang juga dengan penggunaan media cetak dan *online*. Fungsi evaluasi sendiri menurut Abdul Wahab (2001:8), yaitu:

1. Para pejabat yang bertanggungjawab pada tingkat kebijakan (*policy*). Para pejabat ini, karena posisi strateginya dalam organisasi biasanya lebih menaruh perhatian pada hasil-hasil program yang dapat memberikan kontribusi terhadap kebijakan yang ada.
2. Para pejabat yang bertanggungjawab pada tingkat program, dan dalam kasus proyek-proyek bantuan luar negeri, para anggota staf dari badan-badan pemberi bantuan dana program, dimana orang-orang ini membutuhkan informasi dalam rangka mengalokasikan sumber-sumber pada program

tersebut dan untuk meyakinkan *policy makers*, bahwa program tersebut telah dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang telah digariskan.

3. Staf program yang bekerja pada tingkat local proyek seperti pada manajer operasi proyek yang mungkin tertarik pada cara-cara menyempurnakan efektivitas pelayanan.
4. Kelompok sasaran, yaitu individu-individu dan kelompok-kelompok untuk siapa program itu diciptakan dan kepada siapa manfaat dari berbagai kegiatan pembangunan ditujukan.

Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa yang mendapatkan konsekuensi dari sebuah kebijakan ialah nomor 1 (bupati), nomor 2 (Bappeda, Dishubkominfo), nomor 3 (Dinas PU dan rekanan dalam bekerja), yang terakhir nomor 4 (semua masyarakat serta pelaku transportasi yang terlibat didalamnya).

Mengingat gerak laju dan pertumbuhan suatu negara tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur transportasi. Pembangunan infrastruktur transportasi tentu didasarkan pada gagasan, maksud dan tujuan serta tidak saja bermanfaat untuk suatu golongan saja namun mampu memberikan dampak positif bagi masyarakat luas. Tolok ukur keberhasilan pembangunan infrastruktur transportasi adalah sejauh mana pemanfaatan dan dampaknya terhadap dinamika masyarakat. Keterkaitan fungsi diantara infrastruktur yang ada sangat menentukan tingkat kemanafaatannya.

Menurut William Dunn (dalam Wibawa, 1994:5) suatu kebijakan dapat dikatakan atau dinilai berhasil jika kebijakan tersebut menghasilkan dampak seperti yang diinginkan. Dampak kebijakan adalah perubahan kondisi fisik maupun social sebagai akibat dari *output* kebijakan. Kebijakan dapat menimbulkan dampak segera atau dampak jangka pendek maupun dampak jangka

panjang. Berikut ini dampak jangka pendek dan panjang dari pengembangan

Terminal Kertosono:

Lazimnya sebuah kebijakan pasti ada factor pendukung dan factor penghambat dalam proses berjalannya kebijakan itu, dan tidak jauh beda umumnya dengan kebijakan lain beroprasinya sebuah Terminal, beroprasinya

Terminal Kertosono sebagai bentuk pelayanan fungsi transportasi juga memiliki

factor yang mendukung serta factor penghambat dalam berjalannya. Diharapkan

kedepan factor pendukung ini bisa dimaksimalkan agar Terminal Kertosono

mampu memberikan dampak yang bermanfaat bagi banyak orang, dan hambatan

bisa diminimalisir sehingga dampak yang diharapkan benar-benar terjadi dan bisa

memberikan kepuasan bagi masyarakat dan berbanding lurus dengan factor

pendukung dan hambatan sebuah kebijakan pasti juga mempunya dampak positif

dan negative. Dampak kebijakan dapat dirasakan dalam jangka pendek maupun

jangka panjang. Berikut ini dampak jangka pendek dan panjang dari

pengembangan Terminal Kertosono:

a. Dampak Jangka Pendek Pengembangan Terminal Kertosono

Suatu kebijakan dapat dikatakan atau dinilai berhasil jika kebijakan tersebut

menhasilkan dampak seperti yang diinginkan. William Dunn dalam Wibawa

(1994:5) menyebutkan dampak kebijakan adalah perubahan kondisi fisik maupun

social sebagai akibat dari *output* kebijakan. Selanjutnya suatu kebijakan dapat

menimbulkan dampak segera maupun dampak jangka panjang.

Dalam penelitian ini, peneliti ingin mengetahui dan menganalisis dampak

jangka pendek maupun jangka panjang dari kebijakan pengembangan terminal

Kertosono. Metode yang digunakan peneliti untuk mengetahui dampak kebijakan ini dengan cara membandingkan problem/situasi/kondisi dengan apa yang terjadi sebelum intervensi dan membandingkan apa yang sudah terjadi dengan tujuan atau sasaran tertentu dari sebuah program atau kebijakan. Berikut ini adalah dampak jangka pendek kebijakan pengembangan Terminal Kertosono:

1. Terminal Menjadi Sepi dan Tidak Berfungsi Secara Optimal

Akses jalan untuk menuju dan meninggalkan Terminal Kertosono tidak memadai atau tidak saling mendukung, sehingga disini terkesan bahwa terminal berdiri sendiri dan tidak didukung oleh akses-akses yang memudahkan untuk ke terminal. Sebagai sebuah Terminal transit untuk angkutan regional (Surabaya – Madiun dan seterusnya) dan sub regional (Surabaya – Kediri dan seterusnya) keberadaan Terminal Kertosono sangat strategis karena terletak pada persimpangan dua lintasan tersebut seharusnya perlu dibenahi dengan memanfaatkan fasilitas yang tersedia. Meskipun jauh dari pusat kota namun harus ada akses jalan yang memudahkan masyarakat untuk menjangkau Terminal.

Seperti yang sudah dijelaskan di atas, salah satu bentuk pembangunan adalah pembangunan infrastruktur. Salah satu infrastruktur yang dimaksud adalah terminal. Pembangunan merupakan upaya yang dilakukan secara sadar ditetapkan sebagai sesuatu yang bersifat tanpa akhir. Pembangunan dilakukan secara terencana, baik dalam arti jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek. Rencana pembangunan mengandung makna pertumbuhan dan perubahan.

Pembangunan mengarah pada modernitas yang diartikan sebagai cara hidup yang baru dan lebih baik daripada sebelumnya, cara berfikir yang rasional dan sistem budaya yang kuat tetapi fleksibel Siagian (2005:4-5). Pengembangan Terminal Kertosono hendaknya tidak hanya dipandang sebelah mata, yaitu untuk golongan yang berkepentingan, tetapi perlu memperhatikan dampak yang akan ditimbulkan baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Dampak yang diakibatkan dari tidak berfungsinya Terminal Kertosono secara optimal dapat dirasakan oleh masyarakat.

2. Pelanggaran peraturan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam pasal 36 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa setiap kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek. Namun pada kenyataannya meskipun rambu sudah dipasang tetap saja para sopir bis tidak mempunyai kesadaran untuk mematuhi peraturan. Karena para pengguna terminal tidak mau masuk terminal, sehingga pada akhirnya berdampak tidak ada kegiatan yang sebagaimana fungsi seharusnya sebuah terminal. Penarikan retribusi yang dilakukan di luar terminal pada waktu sore hingga malam hari sangat rawan terhadap kecelakaan lalu lintas. Selain itu juga berdampak pada menurunnya kredibilitas Dinas terkait dikarenakan tidak berfungsinya terminal secara maksimal.

3. Kondisi Simpang Empat Kertosono Menjadi Tidak Beraturan

Rendahnya kesadaran masyarakat untuk mengikuti dan mentaati sebuah aturan yang telah dihimbaukan oleh Dinas Perhubungan yang diberikan kepada masyarakat khususnya bagi sopir angkutan umum dan calon penumpang angkutan umum untuk tidak menghentikan dan menurunkan penumpang di simpang empat Kertosono, hal ini menjadi factor penyebab sebuah kebijakan pembangunan Terminal Kertosono tidak dapat berfungsi secara maksimal. Hal ini dikarenakan pergerakan mereka secara langsung mengganggu kenyamanan arus transportasi disekitar simpang empat Kertosono. Kemacetan dan kepadatan kendaraan diwilayah ini tidak dapat dihindari apabila bus berhenti di sekitar perempatan Kertosono.

Kesadaran masyarakat yang rendah menyebabkan kebijakan ini tidak berjalan dengan maksimal dan di sini masyarakat terlihat tidak bisa memahami perannya sebagai penentu sebuah implementasi kebijakan yang akan membuat kebijakan itu berjalan tidak baik dan otomatis hasilnya juga tidak maksimal. Apabila masyarakat mau bersikap baik maka hasil akhir dari sebuah kebijakan akan menjadi lebih baik serta pelayanan public bisa berjalan dengan maksimal. Rendahnya kesadaran masyarakat ini disebabkan karena kecenderungan berfikir praktis dalam memenuhi kebutuhannya daripada mendahulukan kepentingan masyarakat banyak.

b. Dampak Jangka Panjang Pengembangan Terminal Kertosono

Dampak suatu kebijakan tidak hanya dirasakan pada jangka pendek saja, tetapi juga dampak jangka panjang. Adanya dampak baik jangka panjang maupun jangka pendek inilah yang membuat suatu kebijakan diperlukan adanya evaluasi.

Seperti pendapat Thomas R. Dye dalam Parsons (2008:547) “evaluasi kebijakan adalah pemeriksaan yang objektif, sistematis dan empiris terhadap efek dari kebijakan dan program public terhadap targetnya dari segi tujuan yang ingin dicapai”. Sehingga disini terlihat bahwa adanya evaluasi memang untuk mengetahui apa sajakah penyebab sebuah kebijakan tidak berjalan dengan maksimal.

1. Rendahnya Retribusi Terminal

Retribusi Terminal merupakan salah satu Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang diperoleh daerah dengan cara mengelola sumber-sumber yang ada di tiap-tiap daerah. Salah satu tujuan dari pengembangan Terminal Kertosono adalah untuk menggali atau memperoleh retribusi yang sebesar-besarnya dari jasa usaha yang disediakan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Nganjuk. Namun dari data yang disajikan dapat dilihat bahwa hasil yang diperoleh dengan target yang diharapkan sangat jauh berbeda. Keuangan daerah yang berhasil adalah yang mampu meningkatkan penerimaan daerah secara berkesinambungan seiring dengan perkembangan penerimaan (pendapatan masyarakat) tanpa memperburuk

alokasi factor-faktor produksi dan keadilan serta dengan jumlah biaya administrasi tertentu.

Melihat pendapat diatas tentu saja berbeda dengan realita yang terjadi pada pengembangan Terminal Kertosono, sehingga dari sini dapat dikatakan bahwa tujuan dari pengembangan terminal yang dilakukan dengan cara merelokasi terminal lama ke terminal baru tidak berhasil. Ketidak berhasilan ini tentu saja berakibat pada keuangan daerah, dimana penerimaan daerah dari retribusi Terminal Kertosono ini menjadi sangat minim dibandingkan dengan penerimaan retribusi terminal sebelum dilakukan relokasi atau pengembangan. Selain itu juga berakibat pada terminal itu sendiri, diantaranya adalah semakin buruknya kondisi bangunan yang ada. Bangunan terminal yang dulu dibangun dengan megah sekarang mulai mengalami banyak kerusakan. Dana yang dikeluarkan Pemerintah Daerah Kabupaten Nganjuk menjadi sia-sia karena terminal yang ada tidak mampu berfungsi sebagaimana yang diharapkan.

2. Pembangunan Jalan Alternative di Sebelah Barat Terminal

Setiap kebijakan public akan berdampak, baik yang menguntungkan maupun yang tidak menguntungkan, karena itu semua merupakan konsekuensi yang ditimbulkan, hal ini sesuai dengan pendapat Islamy (2007:115) dalam prinsip-prinsip perumusan kebijaksanaan negara mengartikan dampak kebijaksanaan negara sebagai akibat-akibat dan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan dengan dilaksanakannya kebijakan tadi. Pembangunan jalan alternative disebelah

barat Terminal Kertosono merupakan dampak positif yang bersifat jangka panjang. Dengan adanya jalan ini maka akses masyarakat dari desa Lambang Kuning dan sekitarnya untuk menuju ke Jalan Panglima Sudirman menjadi mudah dan cepat. Didukung lagi dengan kondisi jalan yang sudah diaspal dengan baik dan badan jalan yang juga lebar. Selain itu adanya jalan ini juga menjadi penyebab investor untuk mendirikan perumahan di belakang Terminal Kertosono, saat ini sudah ada dua perumahan yang berdiri.

Dengan demikian, terlihat jelas bahwa jalan merupakan obyek vital yang dapat memberikan pelayanan transportasi yang baik untuk menunjang mobilitas dan akses yang tinggi dalam suatu wilayah. Selain itu jalan juga sangat bermanfaat dalam menghubungkan dan mempercepat lalu lintas, perputaran roda ekonomi di daerah pedesaan. Jalan juga menjadi bagian dari transportasi yang dapat meminimalisir keterisolasian suatu daerah.

3. Munculnya Terminal Bayangan di Simpang Empat Kertosono

Para sopir sebagai orang terdepan dalam pelayanan transportasi seharusnya bisa bekerjasama dengan pemerintah dalam menjalankan fungsinya agar hasil dari sebuah pembangunan infrastruktur dapat menjadi suatu keuntungan besar bagi banyak pihak bukan malah menjadi kerugian. Akan tetapi dalam tingkat partisipasi keberlangsungan Terminal Kertosono ini sangatlah rendah, dimana masih banyak sopir terutama angkutan masih menikmati suasana simpang empat Kertosono yang notabene sangat dekat dengan terminal lama yang memang sudah

melekat selama bertahun-tahun sehingga menjadikan simpang empat Kertosono menjadi terminal bayangan.

4. Evaluasi Dampak Kebijakan Pengembangan Terminal Kertosono

Berdasarkan pengamatan peneliti dilapangan, kebijakan ini belum mencapai hasil sesuai dengan tujuan awal kebijakan. Menurut Wahab (2001:8) evaluasi kebijakan merupakan suatu instrument nasional untuk meneliti kondisi-kondisi dan hasil-hasil dari proyek, program pembangunan atau berbagai bentuk pemberian pelayanan kepada public guna memperoleh informasi mengenai kinerja proyek atau program tersebut. Oleh karena itu, evaluasi terhadap kebijakan pengembangan Terminal Kertosono sangat perlu dilakukan karena sehingga dapat dinilai secara obyektif dan dapat dideteksi sejauh mana kebijakan tersebut menuju kearah yang dikehendaki. Dalam hal evaluasi, peneliti memfokuskan evaluasi terhadap dampak yang ditimbulkan dari kebijakan pengembangan Terminal Kertosono. Focus evaluasi tersebut didasarkan pada pendapat yang dikemukakan oleh Wahab (2001:38) bahwa evaluasi dampak berusaha menilai apakah realisasi tujuan (*objective*) memberikan kontribusi terhadap tujuan yang lebih tinggi (*goal*).

Berdasarkan pendapat tersebut maka penilaian terhadap dampak kebijakan dapat diukur melalui evaluasi akhir yang dilaksanakan beberapa tahun sesudah kebijakan tersebut dinyatakan selesai.

Penilaian (evaluasi) peneliti terhadap dampak kebijakan pengembangan Terminal Kertosono terkait dengan dimensi-dimensi dampak kebijakan yang dijelaskan oleh Islamy (2007:115), antara lain:

a. Dampak Kebijakan yang diharapkan (*intended consequences*) atau yang diharapkan (*unintended consequences*) baik pada problemnya maupun pada masyarakat. Dampak kebijakan yang diharapkan dalam kebijakan pengembangan Terminal Kertosono adalah untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat khususnya dalam bidang transportasi, dan pada akhirnya akan menciptakan kelancaran arus lalu lintas. Selain itu, dampak yang diharapkan adalah meningkatnya Pendapatan Asli Daerah yang bersumber dari retribusi terminal. Dampak yang tidak diharapkan yaitu ketidak patuhan masyarakat baik pengguna angkutan umum maupun penyedia angkutan umum yang tidak mau ke terminal dan lebih memanfaatkan simpang empat Kertosono menjadi terminal bayangan.

b. Limbah kebijakan terhadap situasi atau orang-orang (kelompok) yang bukan menjadi sasaran atau tujuan utama dari kebijakan tersebut, ini biasanya disebut *externalities* atau *spillover effects*. Limbah kebijakan ini bisa positif atau bisa pula negative. Pembangunan jalan alternative disebelah barat Terminal Kertosono memberi dampak positif bagi masyarakat Lambang Kuning dan sekitarnya. Adanya jalan alternative tersebut memudahkan akses masyarakat Lambang Kuning dan sekitarnya untuk menuju ke Jalan Panglima Sudirman. Dampak negatifnya adalah dengan adanya pembangunan jalan alternative ini diharapkan angkutan umum (lyn) melewati jalan ini untuk

menuju ke terminal, namun tujuan tersebut tidak terealisasi sehingga terminal tetap tidak berfungsi dengan baik.

c. Dampak kebijakan dapat terjadi atau berpengaruh pada kondisi sekarang atau kondisi yang akan datang. Dampak kebijakan pengembangan Terminal Kertosono pada kondisi sekarang adalah terminal menjadi sepi, pelanggaran peraturan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, simpang empat Kertosono menjadi tidak beraturan. Sedangkan dampak yang berpengaruh pada kondisi yang akan datang adalah rendahnya retribusi terminal, pembangunan jalan alternative, simpang empat Kertosono menjadi terminal banyangan.

d. Dampak kebijakan terhadap biaya langsung (*direct costs*). Menghitung biaya setiap rupiah dari setiap program kebijakan pemerintah relative lebih mudah dibandingkan dengan menghitung biaya-biaya lain yang bersifat kualitatif. Menghitung biaya pembangunan terminal jauh lebih mudah dibandingkan dengan menghitung dampak-dampak fisik, social dan ekonomi terhadap pembangunan terminal.

e. Dampak kebijakan terhadap biaya tidak langsung (*indirect costs*) sebagaimana yang dialami oleh anggota-anggota masyarakat. Seringkali biaya seperti ini jarang dinilai, hal ini sebagian disebabkan karena sulitnya hal tersebut diukur. Begitu sulitnya mengukur ketidaknyamanan menunggu angkutan umum dipinggir jalan, ketidaknyamanan turun dari bus di pinggir jalan, serta menurunnya kredibilitas pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika di mata masyarakat.