

**EVALUASI PERATURAN DAERAH
KABUPATEN TANGERANG NOMOR 05 TAHUN 2011
TENTANG RETRIBUSI JASA USAHA**

(Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja)

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Konsentrasi Kebijakan Publik Program Studi Ilmu Administrasi Negara



OLEH :

MUHAMAD ROHYADI

6661110686

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRAYASA
SERANG 2015**

ABSTRAK

Muhamad Rohyadi. NIM: 6661110686. Skripsi. Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Program Studi Ilmu Administrasi Negara. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Pembimbing I: DR. Abdul Apip, M.Pd., Pembimbing II: Maulana Yusuf, S.Sos., M.Si.

Penelitian mengenai Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Mengenai Retribusi Terminal ini dilatarbelakangi oleh adanya permasalahan terkait dengan pelaksanaan penarikan retribusi angkutan umum di Terminal Balaraja. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha mengenai retribusi terminal dengan studi kasus pelaksanaan penarikan retribusi angkutan umum di Terminal Balaraja. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori evaluasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh Nurcholis, dengan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif, teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis data yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan peraturan daerah dengan studi kasus penarikan retribusi angkutan umum Terminal Balaraja belum berjalan optimal. Hal tersebut terlihat dari masih minimnya sumber daya manusia serta rendahnya kompetensi di bidang perhubungan dan keterminalan, lokasi terminal yang kurang strategis, tidak berfungsinya terminal, sarana prasarana yang tidak memadai, tidak adanya pengelolaan terminal, tidak optimalnya sosialisasi mengenai peraturan daerah, kurang tegasnya penertiban dan penindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal. Oleh karena itu peneliti memberi rekomendasi kepada Dinas Perhubungan dan UPT Terminal untuk mengembalikan fungsi terminal dilengkapi dengan fasilitas yang memadai, serta bekerjasama dengan kepolisian dalam melakukan penertiban dan penindakan terhadap pelanggaran yang terjadi.

Kata Kunci: Evaluasi, Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang, Retribusi Jasa Usaha, Terminal

ABSTRACT

Muhamad Rohyadi. NIM: 6661110686. Thesis. Evaluation of Tangerang Regency's Local Regulation Number 05 Years 2011 About Levies Business Service (Case Study of Withdrawal Levy Public Transportation on Terminal Balaraja). Public Administration Science. Faculty of Social and Political Science. Sultan Ageng Tirtayasa University. Preceptor I: Dr. Abdul Apip, M.Pd., Preceptor II: Maulana Yusuf, S.Sos., M.Si.

Research about Tangerang Regency's local regulation number 5 years 2011 on chapter four concerning business service levy regarding this terminal's retribution based on problem in withdrawal levy implementation of public transportation on Terminal Balaraja. This research purpose for evaluating about Tangerang Regency's local regulation number 5 years 2011 concerning business service levy with case study of withdrawal levy public transportation on Terminal Balaraja. Used theory on this research is public policy evaluation theory from Nurcholis, with using descriptive method and qualitative approach, used data analysis technique by Miles and Huberman. The research result show that on local regulation's implementation with case study of withdrawal levy public transportation on Terminal Balaraja is still not optimal yet. That matter seen on from lack of human resources and low competency on transportation and terminal fields, location of terminal is not strategic, terminal dysfunction, facilities and infrastructure are inadequate, lack of terminal management, socialization about local regulation is not optimal, lack of firm and enforcement who carried out by transportation department and terminal's integrated service unit. Therefore, researcher giving some suggestions to transportation department and terminal's integrated service unit to restore the terminal function equipped with adequate facilities and infrastructures, and collaborate with constabulary in case to do enforcement and prosecution of violations.

Keywords: evaluation, Tangerang Regency's local regulation, levies business service, terminal

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Muhamad Rohyadi
NIM : 6661110686
Tempat Tanggal Lahir : Tangerang, 05 April 1993
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Konsentrasi : Kebijakan Publik

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul **EVALUASI PERATURAN DAERAH KABUPATEN TANGERANG NOMOR 05 TAHUN 2011 TENTANG RETRIBUSI JASA USAHA (STUDI KASUS PENARIKAN RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM TERMINAL BALARAJA)** adalah hasil karya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila dikemudian hari skripsi ini terbukti mengandung unsur plagiat, maka gelar kesarjanaan saya bisa dicabut.

Serang, Nopember 2015

Muhamad Rohyadi

LEMBAR PERSETUJUAN

Nama : Muhamad Rohyadi

NIM : 6661110686

Judul Skripsi : **EVALUASI PERATURAN DAERAH KABUPATEN TANGERANG
NOMOR 05 TAHUN 2011 TENTANG RETRIBUSI JASA USAHA
(STUDI KASUS PENARIKAN RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM
TERMINAL BALARAJA)**

Serang, 16 September 2015

Skripsi Ini Telah Disetujui Untuk Diujikan

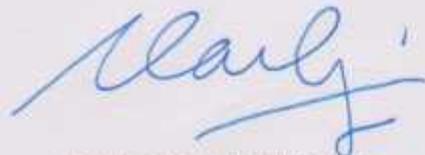
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



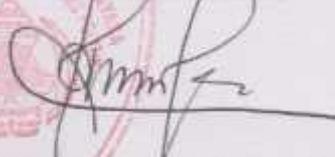
DR. Abdul Apip, M.Pd
NIP. 196002181987011001



Maulana Yusuf, S.IP., M.Si
NIP. 197603192005011004

Mengetahui,

Dekan FISIP UNTIRTA



DR. Agus Sjafari, S.Sos., M.Si
NIP. 197108242005011002

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MUHAMAD ROHYADI
NIM : 6661110686
Judul Skripsi : EVALUASI PERATURAN DAERAH KABUPATEN
TANGERANG NOMOR 05 TAHUN 2011 TENTANG
RETRIBUSI JASA USAHA (STUDI KASUS PENARIKAN
RETRIBUSI ANGKUTAN UMUM TERMINAL
BALARAJA)

Telah diuji dihadapan Dewan Penguji Sidang Skripsi di Serang, Tanggal 02 Bulan
Nopember 2015 dan dinyatakan **LULUS**.

Serang, 02 Nopember 2015

Ketua Penguji:

(Listyaningsih, S.Sos., M.Si.)
NIP. 197603292003122001



Anggota:

(Arenawati, S.Sos., M.Si.)
NIP. 197004102006042001



Anggota:

(Maulana Yusuf, S.IP., M.Si.)
NIP. 197603192005011004



Mengetahui,


Dekan FISIP UNTIRTA

DR. Agus Sifari, S.Sos., M.Si
NIP. 197108242005011002


Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Negara

Rahmawati, S.Sos., M.Si
NIP. 197905252005012001

Impian harus menyala dengan apapun yang kita miliki, meski yang kita miliki tidak sempurna, meskipun itu retak-retak, hidup sukses penuh manfaat, mati jadi teladan,...

“Man Zadda Wa Jada”

Sebagai bentuk apresiasi dan penghargaan
Skripsi ini ku persembahkan untuk:
Kedua orang tua dan adik-adiku,
Keluarga yang teramat kusayang,
Sahabat serta kawan berjuang,
Insan pendidikan di seluruh dunia.

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Sholawat beserta salam senantiasa penulis curahkan kepada Nabi Besar Muhamad SAW, kepada keluarga, dan para sahabat yang telah menjadi suri tauladan yang amat baik bagi umatnya. Terimakasih yang teramat dalam penulis ucapkan kepada kedua orang tua yaitu Bapak Nurdi, Drs., dan Ibu Rokayah yang selalu setia memberikan do'a, dukungan, motivasi, serta kasih sayang yang sangat luar biasa dan tidak terhingga.

Skripsi ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa dengan judul "Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja)".

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, dorongan, dan bimbingan berbagai pihak yang selama ini telah banyak membantu. Oleh karenanya dalam kesempatan ini, penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghormatan kepada :

1. Prof. Dr. H. Soleh Hidayat, M.Pd., Rektor Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

2. Dr. Agus Sjafari, M.Si., Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
3. Kandung Sapto Nugroho, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan I Bidang Akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
4. Mia Dwiana W., M.Ikom., Wakil Dekan II Bidang Keuangan dan Umum Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
5. Gandung Ismanto, S.Sos., MM., Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
6. Rahmawati, M.Si., Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
7. Ipah Ema Jumiati, M.Si., Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, juga selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah banyak meluangkan waktunya untuk bimbingan akademik, serta terimakasih pula atas pemberian masukan dan arahannya selama perkuliahan.
8. Dr. Abdul Apip, Dosen Pembimbing I skripsi. Terimakasih telah meluangkan waktunya untuk melakukan sesi bimbingan dan memberikan masukan-masukan yang berharga serta arahan yang sangat membantu dalam penyusunan skripsi maupun selama proses perkuliahan.
9. Maulana Yusuf, S.IP., M.Si., Dosen Pembimbing II skripsi. Terimakasih telah meluangkan waktunya untuk melakukan sesi bimbingan dan memberikan masukan-masukan yang berharga serta arahan yang sangat membantu dalam penyusunan skripsi maupun selama proses perkuliahan.

10. Listyaningsih, M.Si., Ketua Penguji siding skripsi. Terimakasih telah memberikan masukan berupa kritikan dan saran untuk memperbaiki dan menyempurnakan skripsi pada saat siding dan bimbingan.
11. Arenawati, M.Si, Peguji siding sripsi. Terimakasih telah memberikan masukan berupa kritikan dan saran untuk memperbaiki dan menyempurnakan skripsi pada saat siding dan bimbingan.
12. Kepada seluruh Dosen dan Staf TU Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang telah banyak memberikan pengetahuan ilmiah dan bantuan administrasi selama proses perkuliahan.
13. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Tangerang, terimakasih telah memberikan ijin rekomendasi penelitian.
14. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kasubag Umum dan Kepegawaian Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kepala Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, terimakasih telah banyak membantu dan meluangkan waktu untuk peneliti selama proses penelitian.
15. Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang, Kasubag Tata Usaha (TU) Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang, Kepala/Korwil Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang, Staf Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang, Petugas Penarikan Retribusi Terminal Balaraja, terimakasih

telah banyak membantu dan meluangkan waktu untuk peneliti selama proses penelitian.

16. Ketua Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kabupaten Tangerang, Supir Angkutan Umum Trayek E.03, E.01, A.04 Terminal Balaraja, terimakasih telah banyak membantu dan meluangkan waktu untuk peneliti selama proses penelitian.
17. Kepada keluarga, saudara, dan kerabat terkhusus ketiga adik-adiku tercinta, Abdul Rohman Farid, Nur Laila Khoirunnisa, dan Muhamad Husni Rudini yang selalu menumbuhkan semangat dan motivasi dari senyuman manis yang mereka miliki, serta memberikan kehangatan di tengah keluarga.
18. Kepada DR. Hamdani, Supiyatna, S.Pd., Adi Fajar Nugraha, S.Sos., Dindin Hassanudin, S.Ikom., terimakasih atas bantuan dan kesediaannya selama ini dalam berbagi pengetahuan, telah menjadi tempat untuk bertanya peneliti seputar penelitian, memberikan motivasi, dukungan, bimbingan, saran, dan bantuan, serta tempat bertukar konsepsi dalam pemikiran.
19. Kepada sahabat seperjuangan Faisal Haris, Unggun Gunawan, Deddy Rusady, Dessy Hartining, Firstyana Gusti Ayu, Gema Nugraha, Ariawan Lesmana, Nurul Fitri Sugiharto, terimakasih atas persahabatan, bantuan, motivasi, dukungan, kebersamaan, do'a dan saran yang telah diberikan kepada peneliti selama ini.
20. Kepada Dicky Rizky Fadillah, S.Sos., Diana Pusvita, S.Sos., Lyla Munjiani, Yunita, Fachrurozi Hakim, Faidzah, Galih Pratama, Izmianti, Mariah, S.Sos., Nita Retnasari, Veronica Puspaningtias, Andani Pratama, Herdandi,

Ressa AP, Novia Nurlaeni, Septian, terimakasih atas dukungan, motivasi, dan bantuan yang telah diberikan selama ini.

21. Kepada kawan-kawan berjuang Power Of Change Community, Didi Supardi, Diki Maulana, Iman Abdurrohman, Khaerudin Mocin, Rizam Apriawan, Sugini, dan seluruh sahabat Power Of Change terima kasih atas pembelajaran, kebersamaan, motivasi, dan dukungan serta do'a yang telah diberikan selama ini.
22. Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara, Dewan Perwakilan Mahasiswa FISIP, Dewan Perwakilan Mahasiswa UNTIRTA, Gerakan Mahasiswa Anti Korupsi Untirta, Untirta Movement Community, terimakasih atas kebersamaan, pembelajaran dan pengalaman yang telah di berikan selama ini dalam berorganisasi di lingkungan kampus.
23. Kepada kawan-kawan Organisasi Hima Tangbar, Karang Taruna, KNPI, dan OKP Kecamatan Balaraja terimakasih atas motivasi, dukungan dan telah berbagi pembelajaran dan pengalaman dalam berorganisasi di daerah dan wilayah.
24. Kepada kawan-kawan Ilmu Administrasi Negara 2011, terkhusus kelas C Reguler yang telah menemani penulis selama perkuliahan, terimakasih atas kebersamaan, dukungan, motivasi, dan kenangan yang telah terukir selama proses perkuliahan.
25. Kepada semua pihak yang tidak mungkin disebutkan satu persatu, terimakasih telah bersedia membantu dan memberikan informasi dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan, karena keterbatasan wawasan penulis. Oleh karena itu, penulis memohon maaf atas kekurangan dan kelemahan yang terdapat dalam skripsi ini, peneliti berharap kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penelitian ini. Semoga penelitian ini memberikan sumbangsih bagi perkembangan Ilmu Sosial dan bermanfaat bagi para pembaca.

Serang, Nopember 2015

Penulis,

Muhamad Rohyadi

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	
<i>ABSTRACT</i>	
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	
LEMBAR PERSETUJUAN	
LEMBAR PENGESAHAN	
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ixii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Identifikasi Masalah	19
1.3 Pembatasan Masalah	19
1.4 Perumusan Masalah	20
1.5 Tujuan Penulisan.....	20

1.6 Kegunaan Penelitian.....	20
1.7 Sistematika Penulisan.....	21

BAB II DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI

DASAR

2.1 Deskripsi Teori	28
2.1.1 Kebijakan Publik	28
2.1.2 Evaluasi Kebijakan.....	30
2.1.2.1 Definisi Evaluasi Kebijakan	30
2.1.2.2 Kendala Evaluasi Kebijakan	32
2.1.2.3 Model Evaluasi Kebijakan	34
2.1.2.4 Fungsi dan Tujuan Evaluasi Kebijakan.....	37
2.1.4 Terminal	39
2.1.5 Retribusi Daerah	41
2.2 Penelitian Terdahulu.....	43
2.3 Kerangka Berfikir.....	45
2.4 Asumsi Dasar	52

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian	50
3.2 Fokus Penelitian	51
3.3 Lokasi Penelitian.....	52
3.4 Variabel Penelitian	53
3.4.1 Definisi Konsep	53
3.4.2 Definisi Operasional	54
3.5 Instrumen Penelitian.....	54
3.6 Informan Penelitian.....	56
3.7 Teknik Pengolahan dan Analisa Data	59
3.8 Uji Keabsahan Data	67
3.9 Jadwal Penelitian.....	68

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian.....	70
4.1.1 Deskripsi Wilayah Kabupaten Tangerang	70
4.1.2 Batas Wilayah Kabupaten Tangerang.....	73
4.1.3 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang	74

4.1.4	Gambaran Umum UPT Terminal Kabupaten Tangerang	83
4.1.5	Gambaran Umum Terminal Balaraja.....	87
4.2	Daftar Informan Penelitian.....	88
4.3	Deskripsi Data.....	91
4.3.1	Hasil Penelitian Lapangan.....	93
4.4	Pembahasan Hasil Penelitian	125

BAB V HASIL PENELITIAN

5.1	Kesimpulan	135
5.2	Saran.....	137

DAFTAR PUSTAKA	139
-----------------------------	-----

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Persebaran Terminal di Kabupaten Tangerang	8
Tabel 1.2 Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja	9
Tabel 1.3 Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Terminal.....	10
Tabel 1.4 Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal.....	12
Tabel 2.1 Kriteria Evaluasi	35
Tabel 2.2 Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Terminal.....	43
Tabel 3.1 Daftar Informan Penelitian.....	58
Tabel 3.2 Pedoman Wawancara.....	61
Tabel 3.3 Rencana Kegiatan Penelitian	69
Tabel 4.1 Luas Kecamatan, Jumlah Desa dan Kelurahan di Kab. Tangerang	72
Tabel 4.2 Daftar Nama Informan	90
Tabel 4.3 Daftar Pegawai UPT Terminal Kabupaten Tangerang	96
Tabel 4.4 Lokasi dan Nama Petugas Penarik Retribusi Wilayah Balaraja	97
Tabel 4.5 Daftar Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal.....	115

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Berfikir.....	48
Gambar 3.1 Teknik Analisa Data.....	64
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kabupaten Tangerang.....	74
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.....	82
Gambar 4.3 Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.....	82
Gambar 4.4 Struktur Organisasi UPT Terminal Kabupaten Tangerang.....	84
Gambar 4.5 Kantor UPT Terminal Kabupaten Tangerang.....	87
Gambar 4.6 Bangunan Terminal Balaraja.....	88

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Ijin Penelitian

Lampiran 2 Hasil Wawancara

Lampiran 3 Reduksi Data dan Kategorisasi Data

Lampiran 4 Gambar/Dokumentasi Penelitian dan Wawancara

Lampiran 5 Lembar Bimbingan Skripsi

Lampiran 6 Laporan Penerimaan Retribusi UPT Terminal

Lampiran 7 Daftar Titik Lokasi dan Petugas Penarik Retribusi

Lampiran 8 Daftar Petugas Penertiban, Pengawasan dan Pengendalian Wilayah
Balaraja

Lampiran 9 Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja

Lampiran 10 Struktur Organisasi UPT Terminal

Lampiran 11 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

Lampiran 12 Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011
Tentang Retribusi Jasa Usaha

Lampiran 13 Mekanisme/Alur Penarikan Retribusi Angkutan Umum UPT Terminal

Lampiran 14 Daftar Riwayat Hidup

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Retribusi daerah merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Retribusi memiliki peran besar didalam memberikan sumbangan terhadap pendapatan asli daerah, dan memiliki peranan terpisah dengan pajak daerah. Retribusi daerah di Indonesia mulai ditekankan secara optimal sejak era reformasi, dimana pada saat itu terjadinya desentralisasi pemerintahan yang merupakan hasil dari adanya gerakan reformasi pada tahun 1998. Adanya desentralisasi menyebabkan terjadinya perubahan sistem pemerintahan, yang mana pelimpahan wewenang secara sentralisasi kemudian menjadi desentralisasi. Penyerahan kewenangan pemerintahan dilakukan oleh pemerintah pusat kepada daerah otonom untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahannya sendiri, akan tetapi tidak terlepas dari Sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah Pasal 1 ayat 6 menjelaskan bahwa otonomi daerah merupakan salah satu bentuk penyelenggaraan pemerintahan yang dilakukan oleh daerah otonom sesuai dengan hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat. Sehingga dengan adanya otonomi daerah, setiap daerah otomon di Indonesia berhak

dan memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola daerahnya sendiri sesuai dengan perundang-undangan.

Konsep otonomi diterapkan dengan harapan pembangunan di daerah lebih merata, karena pembangunan dapat disesuaikan dengan kebutuhan setiap daerahnya masing-masing. Dalam penyelenggaraan pemerintahan yang dilakukan oleh pemerintah daerah, diharapkan pemerintah daerah dan masyarakat mampu bekerja sama dan memanfaatkan semua sumber-sumber daya yang terdapat di daerah, yang bisa dijadikan sumber pendapatan asli daerah dan perekonomian masyarakat guna menopang penyelenggaraan pembangunan di daerah yang menggunakan anggaran dari APBD yang berasal dari pendapatan asli daerah.

Menurut Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah, Pasal 1 ayat 2 menjelaskan bahwa pemerintah daerah merupakan penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi daerah dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai mana dimaksud dalam Undang-undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.

Seiring dengan berjalannya waktu, pelaksanaan otonomi daerah pada kenyataannya belum bisa menyelesaikan permasalahan yang ada di setiap daerah. Sampai saat ini di Indonesia terdapat kurang lebih 505 daerah otonom tingkat Kabupaten/Kota yang tersebar di seluruh pulau yang terdapat di wilayah Indonesia dengan jumlah Kabupaten sebanyak 412, dan Kota 93. (Sumber: http://otda.kemendagri.go.id/images/file/data2014/file_konten/jumlah_daerah_oto)

nom_ri.pdf, diakses tanggal 26 Nopember 2014 Pukul 20.00 Wib), dimana setiap daerah memiliki permasalahannya masing-masing dari mulai masalah ekonomi, sosial, politik, budaya, dan agama. Masalah yang umum dihadapi oleh setiap daerah adalah masalah ekonomi, karena tidak semua daerah mampu mengelola daerahnya dengan baik dan benar sesuai dengan potensi yang dimiliki oleh daerahnya, baik karena faktor sumber daya manusia maupun faktor lain yang dapat menghambat dan memengaruhi jalannya pemerintahan dan otonomi daerah.

Masalah lain yang hadir dalam otonomi daerah adalah korupsi yang semakin meluas dan terorganisir di banyak daerah otonom karena kurangnya pengawasan, sampai saat ini sudah hampir 15 tahun otonomi daerah berlangsung, pengawasan terhadap para pejabat pemerintahan terutama di daerah masih lemah dan belum optimal dilakukan, yang mengakibatkan terjadi banyaknya penyelewengan–penyelewengan di daerah–daerah otonom di Indonesia. Contohnya kasus korupsi yang dilakukan Bupati Kepulauan Sula Maluku Utara, Bapak Ahmad Hidayat Mus yang di tetapkan tersangka pada tahun 2013. Selama menjabat pada tahun 2006-2010 beliau telah merugikan Keuangan Negara sebesar 354 milyar. Dana tersebut merupakan dana APBD yang di rampok dengan beberapa metode pembangunan, salah satunya korupsi dana pembangunan masjid raya sebesar 23,5 milyar di Kabupaten Sula. (Sumber: [https://www.change.org/p/komisi-pemberantasan-korupsi-tangkap-bupati-sula-maluku-utara-dan-usut-tuntas-kasus - korupsinya](https://www.change.org/p/komisi-pemberantasan-korupsi-tangkap-bupati-sula-maluku-utara-dan-usut-tuntas-kasus-korupsinya), di akses pada tanggal 17 Januari 2015 Pukul : 20.00 Wib).

Selain itu para birokrat dan pegawai negeri sipil di banyak daerah juga belum mampu bekerja secara optimal, baik dalam segi ketepatan waktu maupun

kinerjanya. Sehingga pelayanan publik tidak optimal, dan terjadi banyak keluhan-keluhan di kalangan masyarakat dan pengguna jasa lainnya. Ini disebabkan karena pola seleksi pegawai yang masih tidak objektif, masih banyak yang mengandalkan sistem kekeluargaan, masih banyak pula yang menggunakan uang dalam seleksi pegawai, dan jual-beli jabatan, serta yang paling memperhatikan adalah bayaknya dinasti negatif yang bermunculan di dalam tubuh birokrasi, yang mengakibatkan semakin banyak terjadinya kegiatan-kegiatan korupsi, kolusi, dan nepotisme yang terorganisir. Dari beberapa masalah tersebut, akhirnya mengakibatkan banyak daerah otonom di Indonesia masih tertinggal sampai saat ini, yang pada akhirnya otonomi daerah tidak berjalan sesuai dengan harapan dan tujuan awal, karena tujuan yang ada saat ini bukan untuk mensejahterakan daerah dan masyarakatnya, melainkan hanya untuk mensejahterakan diri, kelompok, dan keluarganya saja.

Otonomi daerah pada dasarnya memberikan kebebasan kepada pemerintah daerah untuk mampu mengembangkan daerahnya dengan mengandalkan sumber daya dan potensi yang dimiliki oleh setiap daerah guna meningkatkan pembangunan di daerah yang dananya berasal dari pendapatan asli daerah yang diatur dalam keuangan daerah. Sesuai dengan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah Pasal 157 Huruf (a) menjelaskan bahwa sumber pendapatan asli daerah terdiri dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan alam yang dipisahkan, dan pendapatan asli daerah yang lain yang dinyatakan sah. Yang selanjutnya di atur oleh peraturan daerah yang telah dibuat oleh pemerintah daerah dan DPRD sesuai dengan kebutuhan daerahnya masing-masing.

Retribusi daerah merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Retribusi memiliki peran besar didalam memberikan sumbangan terhadap pendapatan asli daerah, dan memiliki peranan terpisah dengan pajak daerah. Salah satu bentuk retribusi di daerah adalah retribusi jasa usaha, yang artinya jasa yang disediakan oleh pemerintah daerah dengan menganut prinsip-prinsip komersial, karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta.

Retribusi daerah di Indonesia mulai ditekankan secara optimal sejak era reformasi, dimana pada saat itu terjadinya desentralisasi pemerintahan, peralihan kewenangan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah, yang kemudian setiap daerah otonom di berikan kewenangan untuk mengatur dan mengurus urusan daerahnya sendiri secara mandiri dan optimal seluas-luasnya. Mencari sumber-sumber dana lain yang bisa di serap menjadi pendapatan asli daerah yang sah untuk melakukan pembangunan selain mengandalkan dana dari APBN. Melihat pada potensi yang dimiliki oleh setiap daerah, salah satu sumber pendanaan daerah berada pada sektor retribusi jasa usaha yang berada di setiap daerah otonom dan dikelola langsung oleh pemerintah daerah.

Kabupaten Tangerang merupakan salah satu daerah otonom yang terletak di Provinsi Banten. Kabupaten Tangerang merupakan salah satu daerah penyangga Ibukota Negara, dimana memiliki tingkat kepadatan penduduk dan transportasi cukup tinggi, dan menjadi penghubung transportasi darat dari arah barat pulau jawa dan sumatera menuju pusat kota. Cukup banyak kendaraan yang melewati daerah

ini baik jalur tol maupun jalur umum, karena terdapat jalan utama yang menghubungkan Kabupaten Serang dengan Kab./Kota Tangerang dan ini merupakan jalur utama yang dilalui oleh kendaraan untuk dapat samapi ke pusat kota yaitu Jakarta.

Peraturan daerah yang mengatur tentang pendapatan asli daerah di Kabupaten Tangerang adalah peraturan tentang retribusi jasa usaha yang diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha, peraturan daerah ini terdiri dari 17 bab dan 62 pasal yang mengatur tentang retribusi jasa usaha, peraturan daerah ini merupakan turunan dari Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.

Retribusi jasa usaha memiliki kontribusi cukup besar terhadap pendapatan asli daerah. Jasa usaha merupakan kegiatan pemerintah yang berupa usaha dan pelayanan yang menyebabkan barang, fasilitas, atau kemanfaatan lainnya yang menganut prinsip-prinsip komersial yang dapat dinikmati oleh pribadi atau badan. Retribusi jasa usaha terdiri dari beberapa jenis yaitu, retribusi pemakaian kekayaan daerah, retribusi tempat pelelangan ikan, retribusi terminal, retribusi tempat khusus parkir, retribusi rumah potong hewan, retribusi pelayanan kepelabuhan, jenis retribusi jasa usaha ini berpedoman pada peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan berbagai macam jenis retribusi jasa usaha, retribusi terminal perlu untuk dikaji dan dibahas lebih mendalam. Karena retribusi jasa usaha sektor terminal merupakan salah satu bentuk retribusi yang cukup memiliki masalah di

Kabupaten Tangerang. Banyak terjadi kegiatan yang memang berada di luar kuasa pemerintah dalam kegiatan ini, banyak terjadi penyimpangan dan penyelewengan di jalan, banyaknya oknum calo-calo liar, ketidaktertiban angkutan penumpang, penarikan retribusi yang dilakukan di jalur lintasan karena terminal yang tidak difungsikan, dan masalah lainnya yang mengakibatkan kegiatan penarikan retribusi tidak berjalan dengan baik, dan realisasi pendapatan retribusi pada akhirnya tidak memenuhi target yang telah ditentukan, karena melihat jumlah angkutan umum di Kabupaten Tangerang yang cukup tinggi, dan jumlah trayek angkutan yang cukup banyak, ini merupakan sebuah potensi yang besar dalam memberikan sumbangan pemasukan terhadap pendapatan asli daerah di bidang retribusi jasa usaha sektor terminal.

Retribusi Terminal di Kabupaten Tangerang diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Bagian Ke-empat mengenai retribusi sektor terminal, yang menyatakan bahwa retribusi terminal di pungut retribusi sebagai pembayaran atas pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum, dan bis umum, tempat kegiatan usaha, dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Pasal 1 ayat 21 menjelaskan bahwa terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Saat ini terminal yang tersedia di Kabupaten Tangerang adalah terminal penumpang yang berjumlah 10 terminal, dengan total trayek angkutan yang di layani sebanyak 31 trayek yang berada di wilayah Kabupaten Tangerang. Berikut ini adalah persebaran terminal yang terdapat di wilayah Kabupaten Tangerang yang di muat pada table 1.1.

Tabel 1.1
Persebaran Terminal di Kabupaten Tangerang

NO.	Nama Terminal	Tipe
1	Terminal Balaraja	B
2	Terminal Rajeg	C
3	Terminal Cisoka	C
4	Terminal Curug	C
5	Terminal Kelapa dua	C
6	Terminal Kronjo	C
7	Terminal Kuta Bumi	C
8	Terminal Mauk	C
9	Terminal Pasar Kemis	C
10	Terminal Kampung Melayu	C

(Sumber : UPT Terminal Kab. Tangerang, 2015)

Berdasarkan tabel 1.1 diatas, Kabupaten Tangerang sampai saat ini hanya memiliki terminal Tipe B dan Tipe C yang berfungsi melayani angkutan antar kota dalam provinsi, dan angkutan antar kota atau pedesaan. Dari 10 terminal yang terdapat di Kabupaten Tangerang, Terminal Balaraja merupakan satu-satunya terminal tipe B yang terdapat di Kabupaten Tangerang. Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Terminal tipe B adalah terminal penumpang yang berada setingkat di bawah terminal tipe A.

Berdasarkan data yang dimiliki Dinas Perhubungan, dari 31 trayek angkutan umum yang berada di wilayah Kabupaten Tangerang. Terminal Balaraja merupakan terminal yang paling banyak melayani jalur trayek angkutan umum. Sampai tahun 2013 tercatat bahwa Terminal Balaraja melayani 16 trayek angkutan umum. Berikut ini adalah daftar inventarisir trayek dan kendaraan angkutan penumpang umum di Terminal Balaraja.

Tabel 1.2
Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja

No	Kode Trayek	Trayek/Rute Angkutan	Jarak (KM)	Jumlah Kendaraan
1	A.04	Cimone – Balaraja – Kronjo	22	171
2	A.07	Curug – Bitung – Balaraja	20	67
3	A.09	Balaraja – Cibadak – Tigaraksa – Daru	14	14
4	E.01	Balaraja – Cikande – Gintung	20	133
5	E.01	Balaraja – Cikande – Kragilan	24	162
6	E.02	Balaraja – Kronjo	17	14
7	E.03	Balaraja – Kresek	13	137
8	E.04	Balaraja – Cisoka	16	3
9	E.05	Balaraja – Cikupa – Pasar Kemis	17	51
10	E.06	Balaraja – Pert. Cangkudu – Ps. Cisoka – Taman Adiyasa	19	180
11	E.08	Balaraja – Cikande – Serang	46	192
12	E.15	Balaraja – Cisoka – Tigaraksa – Komp. Pemda – Jeunjing	23	19
13	G.07	Kota Bumi – Bitung – Balaraja	26	135
14	AKDP	Cimone – Balaraja – Cikande – Rangkas	50	70
15	AKDP	Cimone – Balaraja – Serang – Cilegon – Merak	95	25
16	AKDP	Labuan - Balaraja – Tangerang	123	20
Jumah				1.393

(Sumber : Dishub Kabupaten Tangerang, 2015)

Untuk menuju ke arah Terminal Balaraja semua angkutan dari arah Tangerang dan Serang harus melewati pertigaan *Flyover* Balaraja menuju arah Kresek kurang lebih 2 KM ke lokasi Terminal Balaraja. Lokasi Terminal Balaraja berdekatan dengan Pasar Tradisional Sentiong Mas, kondisi ini menyebabkan sering sekali terjadi kemacetan karena dengan terbatasnya luas Jl. Raya Balaraja-Kresek ditambah banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di bahu jalan, dan angkutan umum yang sering menunggu penumpang di bahu jalan depan gerbang pintu masuk pasar, menjadi penyebab sering terjadinya kemacetan di jalan masuk menuju area terminal.

Untuk masuk ke area Terminal Balaraja setiap kendaraan angkutan umum dapat dikenakan tarif retribusi terminal sesuai dengan standar harga yang telah ditetapkan berdasarkan jenis angkutan umum. Berikut adalah struktur dan besarnya tarif retribusi terminal untuk jenis kendaraan angkutan umum yang telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Pasal 21.

Tabel 1.3
Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Terminal

No.	Jenis Klasifikasi	Tarif (Rp.)
1.	Bis Besar/seat 55	2.500,00/sekali masuk
2.	Bis Sedang/seat 24	2.000,00/ sekali masuk
3.	Bis Kecil/seat 14	1.500,00/ sekali masuk
4.	Non Bis/seat 10	1.000,00/ sekali masuk

(Sumber : Perda 05 Tahun 2011 Pasal 21)

Berdasarkan tabel 1.3 di atas terlihat jelas bahwa besaran tarif yang diberlakukan terhadap masing-masing jenis angkutan umum memiliki besaran yang berbeda-beda, akan tetapi sampai saat ini retribusi angkutan yang mendominasi dan paling banyak memberikan pemasukan terhadap retribusi angkutan adalah jenis angkutan non bis/seat 10. Dengan jumlah kendaraan seluruhnya sebanyak 2.098 angkutan umum dan yang aktif beroperasi skitar 75%. (Sumber : UPT Terminal Kab. Tangerang, 2014)

Hasil observasi awal peneliti di lapangan, menunjukkan bahwa pelaksanaan peraturan daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Sektor Terminal belum dioptimalkan pelaksanaannya. Hal itu terlihat dari manajemen pengelolaan terminal yang tidak berfungsi, serta penarikan retribusi angkutan yang belum berjalan sesuai dengan mekanismenya, karena penarikan retribusi angkutan dilakukan di bahu jalan jalur lintasan. Sehingga dengan kondisi yang terjadi sampai saat ini, potensi retribusi jasa usaha sektor terminal tidak bisa dioptimalkan dengan baik sebagai pemasukan untuk daerah, hal ini dikarenakan tidak dapat terkontrolnya setiap angkutan umum yang melintasi wilayah retribusi angkutan Terminal Balaraja ketika tidak memasuki area terminal, sehingga banyak kendaraan yang tidak membayar retribusi angkutan, dan walaupun ada itu hanya satu kali dalam satu hari, seharusnya jika mengacu pada peraturan daerah dan mekanisme penarikan retribusi terminal, setiap perkendaraan yang melintasi wilayah Terminal Balaraja seharusnya membayar retribusi angkutan kepada petugas. Namun yang terjadi dalam pelaksanaan penarikan retribusi dilapangan kegiatan retribusi tidak sesuai dengan peraturan daerah dan mekanisme

penarikan retribusi karena keterbatasan sarana prasarana dan terbatasnya petugas penarik retribusi yang bertugas dilapangan, serta yang paling utama adalah faktor manajemen pengelolaan Terminal Balaraja yang tidak difungsikan keberadaannya sebagai moda transit dan perpindahan penumpang angkutan umum, yang kemudian dampaknya berpengaruh besar pada realisasi pendapatan daerah sektor terminal.

Berdasarkan data yang diperoleh dari UPT Terminal Kabupaten Tangerang tercatat bahwa realisasi pendapatan sektor retribusi terminal pada tahun 2011 dan 2013 tidak mencapai target pendapatan. Pendapatan hanya terealisasi sebesar 53,26% dan 57,52% saja, akan tetapi pada tahun 2012 realisasi pendapatan dari retribusi terminal melebihi target sampai 100,3%. Ini merupakan sebuah permasalahan dimana ada penurunan kembali di tahun 2013 sebesar 42,8% setelah tahun 2012 target pendapatan terealisasi sampai melebihi target yaitu 100,3%. Berikut adalah tabel target pendapatan dan realisasi pendapatan retribusi terminal di Kabupaten Tangerang tahun 2011 sampai 2013.

Tabel 1.4
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal

Tahun Anggaran	PAD Sektor Retribusi Terminal			Keterangan
	Target Pendapatan	Realisasi Pendapatan	Persentase (%)	
2011	Rp. 115.000.000	Rp. 65.250.000	53,26%	Tidak Tercapai
2012	Rp. 147.000.000	Rp. 147.050.000	100,3%	Tercapai dan Melebihi target
2013	Rp. 147.000.000	Rp. 84.540.000	57,52%	Tidak Terpai

(Sumber : UPT Terminal Kab. Tangerang, 2014)

Berdasarkan tabel 1.4 di atas pendapatan asli daerah Kabupaten Tangerang sektor retribusi terminal tidak mencapai target pendapatan dalam realisasinya, namun prestasi cukup baik terjadi pada tahun 2012 dimana retribusi terminal mengalami kenaikan sebesar 47,04% dari tahun 2011, namun kondisi ini tidak mampu bertahan, dimana penurunan yang sangat drastis terjadi kembali di tahun 2013, mencapai 42,8% dengan target pendapatan yang sama antara tahun 2012 dan tahun 2013. Ini menandakan adanya sebuah permasalahan dalam proses pelaksanaan penarikan retribusi yang hanya dilakukan satu kali sehari yang mengakibatkan terjadi penurunan yang cukup rendah di tahun 2013.

Potensi retribusi sektor terminal sebenarnya cukup besar di Kabupaten Tangerang dengan banyaknya jumlah trayek angkutan dan terminal yang tersebar di seluruh wilayah Kabupaten Tangerang. Berdasarkan keterangan dari Bapak Hedi Moch. Hertadi, SE. Kepala UPT Terminal, menjelaskan bahwa potensi pendapatan di sektor retribusi terminal cukup besar di Kabupaen Tangerang. Ini bisa dilihat dan dihitung dari jumlah angkutan umum yang terdata dan memiliki ijin trayek di Kabupaten Tangerang, yaitu sebanyak 2.098 dengan rata-rata setiap hari angkutan yang beroperasi sebanyak 75 % dengan rata-rata 3 kali masuk terminal setiap angkutan perharinya. Dan Jika di hitung potensi retribusi angkutan dengan rumus :
Potensi Retribusi Terminal = (rata-rata jumlah angkutan yang beroperasi x tarif retribusi terminal x 365 hari/1 tahun x intensitas angkutan pengguna terminal).
Maka ini merupakan potensi yang cukup besar yang bisa di gali di sektor retribusi terminal. Jadi jika dihitung, potensi retribusi terminal = (1.573 x Rp. 1000 x 365 hari x 3) maka hasilnya adalah Rp. 1.722.435.000. Sedangkan pada tahun 2013

realisasi pendapatan retribusi terminal sebesar Rp. 84.540.000 hal ini menunjukkan bahwa hanya 4,9% saja potensi retribusi terminal yang tergali di Kabupaten Tangerang pada tahun 2013, dan sekitar 95,1% potensi retribusi terminal belum tergali. (Sumber: UPT Terminal Kabupatn Tangerang)

Observasi awal yang dilakukan oleh peneliti dilapangan menemukan cukup banyak permasalahan–permasalahan di Terminal Balaraja, terutama masalah penarikan retribusi angkutan yang di sebabkan oleh beberapa faktor yang peneliti anggap menjadi penyebab penerimaan retribusi angkutan di Terminal Balaraja tidak optimal sehingga realisasi tidak mencapai target anggaran yang telah di tetapkan pada target pendapatan asli daerah sektor terminal Kabupaten Tangerang. Inilah yang menarik perhatian peneliti untuk mengkaji lebih mendalam tentang penarikan retribusi angkutan di Terminal Balaraja, untuk lebih jelas berdasarkan temuan lapangan selain kondisi yang telah peneliti paparkan sebelumnya, peneliti akan memaparkan permasalahan yang peneliti temui dilapangan, yang mengakibatkan tidak optimalnya realisasi retribusi angkutan di Terminal Balaraja.

Pertama, Terminal Balaraja tidak difungsikan secara optimal dalam penarikan retribusi angkutan, ini dikarenakan sarana dan prasarana terminal yang tidak memadai dan sudah tidak layak, karena tidak dikelola dengan baik oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal, yang mengakibatkan tidak adanya kegiatan menaikan dan menurunkan penumpang di terminal. Kemudian lokasi terminal yang kurang strategis karena terlalu jauh dari jalan utama yang menyebabkan para supir angkutan yang dari arah Tangerang/Serang hanya berhenti sampai terminal bayangan, dan yang dari arah Kronjo/Kresekpun hanya melewati Terminal Balaraja dan berhenti di terminal bayangan yang terletak di depan gerbang tol Balaraja Barat,

Pertigaan *Flyover* Balaraja, di depan Kantor Kecamatan Balaraja, dan di depan Kantor Terminal Balaraja. Berdasarkan penelitian awal yang telah dilakukan, para penumpang naik turun dan menunggu angkutan umum di daerah terminal bayangan, hampir tidak ada penumpang yang transit di Terminal Balaraja, maka dari itu para supir angkutan lebih memilih untuk transit di terminal bayangan walaupun mereka harus membayar uang keamanan kepada calo atau preman yang menguasai lokasi terminal bayangan, dan kegiatan ini berdampak pada tidak berfungsinya kegiatan perpindahan penumpang di Terminal Balaraja.

Kedua, Penarikan retribusi angkutan dilalukan di bahu jalan jalur lintasan angkutan (Jl. Raya Kresek depan Pasar Sentiong, Jl. Raya Serang depan Kantor Kecamatan Balaraja, Jl. Raya Serang depan PT. Tung Mung Balaraja, Jl. Raya Serang lampu merah Balaraja) tidak di area Terminal Balaraja dan ini merupakan bentuk penyimpangan yang dilakukan oleh UPT Terminal dalam melakukan kegiatan penarikan retribusi, berdasarkan keterangan Bapak Edy Karta, SP. Kepala Sub Bagian Umum dan Kepegawaian hal ini dilakukan sebagai strategi untuk menarik PAD sektor retribusi angkutan karena masih sangat minim trayek angkutan yang masuk ke Terminal Balaraja dengan alasan tidak adanya penumpang yang transit di terminal, sampai saat ini baru satu trayek angkutan (E.06) yang dapat tertangani dan masuk ke area Terminal Balaraja. Para supir angkutan hanya berhenti di terminal bayangan yang lokasinya berada di dekat *Flyover* Balaraja. Padahal sudah jelas didalam peraturan daerah bahwa setiap angkutan yang melewati jalur lintasan balaraja, harus masuk ke dalam area terminal untuk membayar retribusi angkutan yang kegiatannya dilakukan di pos retribusi yang

sudah disediakan didalam area terminal sesuai dengan rute masing-masing trayek angkutan. Akan tetapi kegiatan penarikan retribusi dilakukan di bahu jalan karena tidak adanya ketegasan dan komitmen dari pihak UPT Terminal dan Dinas Perhubungan untuk menertibkan angkutan agar masuk ke terminal, dan kegiatan ini cukup beresiko bagi para petugas di lapangan, karena tidak semua supir angkutan mau untuk membayar retribusi dan cenderung menghindar dari para petugas penarik retribusi. Jadi terkadang petugas harus mengejar supir angkutan yang menghindar dari pembayaran retribusi, ini menjadi sebuah ancaman keselamatan bagi para petugas karena dengan kondisi seperti itu, bahaya lalu lintas bisa saja terjadi dan menimpa mereka, hal ini di ungkap oleh petugas penarikan retribusi untuk trayek angkutan A.07 (Balaraja-Cikupa-Curug).

Ketiga, Penarikan retribusi hanya dilakukan satu kali dalam satu hari, seharusnya penarikan retribusi dilakukan setiap kendaraan melewati wilayah Balaraja dan masuk ke terminal untuk membayar retribusi, namun yang terjadi di lapangan penarikan retribusi hanya dilakukan satu kali di pagi sampai siang hari di bahu jalan jalur lintasan angkutan masing-masing sesuai dengan rute trayek angkutan, padahal seharusnya angkutan umum bisa sampai tiga kali atau lebih melewati wilayah Balaraja tergantung jarak tempuh rute angkutan, dan seharusnya tiga kali pula penarikan retribusi dilakukan, karena jam operasional angkutan itu bisa beroperasi dari pagi samai malam hari, namun yang terjadi dengan kondisi terminal yang tidak difungsikan dalam penarikan retribusi angkutan, serta penarikan dilakukan diluar terminal dengan jumlah petugas penarikan retribusi yang terbatas dilapangan, maka penarikan retribusi angkutan umum tidak optimal,

karena sulit untuk dikontrol dan diatur sehingga potensi pendapatan sektor retribusi terminal tidak bisa tergali secara optimal.

Keempat, tidak tercapainya target pendapatan retribusi terminal di Kabuapten Tangerang tahun 2011 dan 2013 karena tidak adanya perbaikan sistem dan tidak disediakannya sarana prasarana terminal yang memadai. berdasarkan data hasil persentase dari UPT Terminal pada tahun 2011 hanya terealisasi sebesar 53,26% dan pada tahun 2013 hanya terealisasi sebesar 57,52%. Sesuai dengan yang telah peneliti paparkan sebelumnya, permasalahan lain yang muncul dalam retribusi terminal adalah tidak tercapainya target pendapatan retribusi terminal. Ini merupakan sebuah kondisi yang harus di kaji kembali karena dimana pada tahun 2011 ke tahun 2012 retribusi terminal mengalami peningkatan sebesar 47,04% dengan realisasi pendapatan sebesar 100,3%. Namun pada tahun 2012 ke tahun 2013 retribusi mengalami penurunan yang sangat rendah sebesar 42,8%, ini merupakan kondisi dimana ada sebuah permasalahan yang terjadi pada tahun 2013 dalam penarikan retribusi terminal. Karena dibuktikan dengan realisasi pendapatan yang mengalami penurunan kembali setelah tahun 2012 mencapai target realisasi bahkan sampai melebihi target pendapatan. (Wawancara bersama Kepala UPT Terminal Bapak Hedi Moch. Hertadi. Senin, 19 Januari 2015. Pukul 13.00 Wib)

Berdasarkan beberapa permasalahan yang ada di Terminal Balaraja, terutama berkaitan dengan retribusi terminal, ini sebuah permasalahan yang harus segera di evaluasi dan diberikan solusi untuk memecah permasalahan yang ada. Sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Bagian Keempat menjelaskan

bahwa retribusi terminal dipungut retribusi sebagai pembayaran atas pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum dan bis umum, tempat kegiatan usaha, dan fasilitas lainnya dilingkungan terminal, dalam peraturan daerah tersebut dimaksudkan untuk mengatur penertiban dan meningkatkan retribusi terminal terutama retribusi angkutan.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, maka peneliti tertarik untuk mengkaji dan menggali lebih mendalam permasalahan tersebut dalam penelitian yang berjudul Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja).

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan, maka peneliti dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Terminal Balaraja tidak difungsikan dalam penarikan retribusi angkutan, karena keterbatasan sarana prasarana dan lokasi terminal yang kurang setrategis, dan terdapat beberapa terminal bayangan diruas jalan utama wilayah Balaraja.
2. Penarikan retribusi dilalukan di bahu jalan jalur lintasan angkutan, karena dari semua trayek hanya ada satu trayek angkutan (E.06) yang masuk ke area Terminal Balaraja karena kurangnya ketegasan pihak UPT Terminal dan supir angkutan dalam memanfaatkan keberadaan terminal.
3. Penarikan retribusi hanya dilakukan satu kali dalam satu hari oleh petugas penarik retribusi dilapangan terhadap angkutan umum yang beroperasi.
4. Tidak tercapainya target pendapatan retribusi sektor terminal di Kabuapten Tangerang Tahun 2011 dan 2013.

1.3 Pembatasan Masalah

Selanjutnya untuk mempermudah peneliti dalam proses kajian penelitian, maka peneliti membatasi fokus penelitian pada “Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja).

1.4 Perumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi dan pembatasan masalah, maka peneliti merumuskan masalah dalam penelitian, yaitu: “Bagaimanakah Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja)?”.

1.5 Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan perumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja).

1.6 Kegunaan Penelitian

a. Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wacana bagi peneliti.
2. Penelitian ini juga diharapkan mampu memberikan sumbangan tersendiri bagi perkembangan teori – teori ilmu sosial, khususnya teori Evaluasi Kebijakan Publik.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini berguna untuk memperluas wawasan peneliti mengenai Evaluasi Pelaksanaan Perda Kabupaten Tangerang

Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja).

2. Bagi Instansi

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi bagi instansi terkait guna memperbaiki kinerjanya dalam pelaksanaan Perda tersebut.

3. Bagi Pihak Lain

Pihak lain disini bisa masyarakat, dosen maupun mahasiswa lainnya serta pihak – pihak terkait. Dengan penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi terkait mengenai pelaksanaan Perda 05 Tahun 2011, dan kondisi real yang terjadi dilapangan dan dapat dijadikan sebagai masukan positif bagi semua pihak terkait hasil penelitian yang dilakukan.

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Latar belakang menggambarkan ruang lingkup dan kedudukan masalah yang akan diteliti dalam bentuk uraian secara deduktif, dari lingkup yang paling umum hingga ke masalah yang paling spesifik, yang relevan dengan judul skripsi. Materi dari uraian ini dapat bersumber pada hasil penelitian yang sudah ada sebelumnya, hasil seminar ilmiah, hasil pengamatan, pengalaman pribadi, dan intuisi logis.

2. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah adalah mengidentifikasi dikaitkan dengan tema/topik/judul dan fenomena yang akan diteliti.

3. Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah lebih difokuskan pada masalah-masalah yang akan diajukan dalam rumusan masalah yang akan diteliti. Pembatasan masalah dapat diajukan dalam bentuk pertanyaan atau pernyataan.

4. Perumusan Masalah

Perumusan masalah adalah memilih dan menetapkan masalah yang paling penting berkaitan dengan judul penelitian. Kalimat yang biasa dipakai dalam pembatasan masalah ini adalah kalimat pertanyaan. Perumusan masalah adalah mendefinisikan permasalahan yang telah ditetapkan dalam bentuk definisi konsep dan definisi operasional.

5. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian mengungkapkan tentang sasaran yang ingin dicapai dengan dilaksanakannya penelitian, terhadap masalah yang telah dirumuskan.

6. Manfaat Penelitian

Menjelaskan manfaat teoritis dan praktis dari temuan penelitian.

BAB II DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI DASAR

1. Deskripsi Teori

Mengkaji berbagai teori dan konsep-konsep yang relevan dengan permasalahan penelitian, kemudian menyusunnya secara teratur dan rapi. Dengan mengkaji berbagai teori dan konsep-konsep maka peneliti akan memiliki konsep penelitian yang jelas, dapat menyusun pertanyaan dengan rinci untuk penyelidikan sehingga memperoleh temuan lapangan yang menjadi jawaban atas masalah yang telah dirumuskan.

2. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah kajian penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang dapat diambil dari berbagai sumber ilmiah, baik Skripsi, Tesis, Disertasi atau Jurnal Penelitian.

3. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir menggambarkan alur pikiran peneliti sebagai kelanjutan dari kajian teori untuk memberikan penjelasan kepada pembaca mengapa peneliti mempunyai anggapan seperti yang dinyatakan dalam hipotesis. Biasanya untuk memperjelas maksud peneliti, kerangka berpikir dapat dilengkapi dengan sebuah bagan

yang menunjukkan alur pikir peneliti. Bagan tersebut disebut juga dengan nama paradigma atau model penelitian.

4. Asumsi Dasar

Asumsi dasar adalah jawaban sementara terhadap permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

1. Pendekatan dan Metode Penelitian

Bagian ini menguraikan mengenai pendekatan penelitian yang digunakan. Metode penelitian dengan menggunakan pendekatan tertentu antara lain dapat berbentuk: *ex post facto*, *experiment*, *survey*, *descriptive*, *case study*, *action research*, dan sebagainya.

2. Fokus Penelitian

Bagian ini membatasi dan menjelaskan substansi materi kajian penelitian yang akan dilakukan.

3. Lokasi Penelitian

Menjelaskan tempat (*locus*) penelitian dilaksanakan. Menjelaskan tempat penelitian, serta alasan memilihnya.

4. Variabel Penelitian

1. Definisi Konsep

Definisi konseptual memberikan penjelasan tentang konsep dari variabel yang akan diteliti menurut

pendapat peneliti berdasarkan Kerangka Teori yang digunakan.

2. Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan penjabaran konsep atau variabel penelitian dalam rincian yang terukur (indikator penelitian). Dalam penelitian kualitatif tidak perlu dijabarkan menjadi indikator maupun sub indikator, tetapi cukup menjabarkan fenomena yang akan diamati.

5. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian menjelaskan tentang proses penyusunan dan jenis alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian. Dalam *penelitian kualitatif*, instrumennya adalah peneliti itu sendiri.

6. Informan Penelitian

Informan Penelitian dan atau *key informan*, menjelaskan tentang pihak-pihak mana saja yang yang dipilih secara langsung untuk pengumpulan data-data penelitian.

7. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data menjelaskan bagaimana peneliti bisa mendapatkan data saat melakukan penelitian. Dalam pengumpulan data kualitatif, melalui observasi, wawancara, studi literatur dan studi dokumentasi.

8. Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Teknik analisis data menjelaskan tentang teknik analisa beserta rasionalisasinya. Teknik analisis data harus disesuaikan dengan sifat data yang diteliti. Analisis data dilakukan melalui pengkodean dan pengkodean data (berdasarkan kategori data), interpretasi data, penulisan hasil laporan dan keabsahan data.

9. Uji Keabsahan Data

Uji keabsahan data menjelaskan tentang derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian dengan data yang dilaporkan oleh peneliti.

10. Jadwal Penelitian

Menjelaskan jadwal penelitian secara rinci beserta tahapan penelitian yang akan dilakukan. Jadwal penelitian ditulis dalam bentuk tabel.

BAB IV HASIL PENELITIAN

1. Deskripsi Objek Penelitian

Menjelaskan lokasi penelitian secara jelas, struktur organisasi dari instansi tempat penelitian dilaksanakan serta hal-hal lain yang terkait dengan objek penelitian.

2. Deskripsi Data

Menjelaskan tentang hasil penelitian yang telah diolah dari data mentah dengan menggunakan teknik analisis data yang relevan.

3. Pembahasan

Melakukan pembahasan lebih lanjut terhadap hasil analisis data. Pada akhir pembahasan peneliti dapat mengemukakan keterbatasan yang mungkin terdapat dalam pelaksanaan penelitiannya. Keterbatasan tersebut kemudian dapat dijadikan rekomendasi terhadap penelitian lebih lanjut dalam bidang yang menjadi objek penelitiannya, demi pengembangan ilmu pengetahuan.

BAB V PENUTUP

1. Kesimpulan

Menyimpulkan hasil penelitian yang diungkapkan secara singkat, jelas dan mudah dipahami.

2. Saran-saran

Berisi tindak lanjut dari sumbangan penelitian terhadap bidang yang diteliti baik secara teoritis maupun secara praktis.

BAB II

DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI DASAR PENELITIAN

2.1 Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah mengkaji berbagai teori yang relevan dengan permasalahan yang sedang peneliti kaji, kemudian menyusunnya secara teratur dan rapi yang kemudian digunakan untuk merumuskan fenomena permasalahan.

Penggunaan teori dalam penelitian akan memberikan acuan bagi peneliti dalam melakukan analisis terhadap masalah sehingga dapat menyusun pertanyaan dengan rinci dalam proses penelitian sehingga memperoleh jawaban atas masalah yang telah di rumuskan. Oleh karena itu, pada bab ini peneliti akan menjelaskan beberapa teori yang berkaitan dengan permasalahan penelitian yang berjudul Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja), anatra lain:

2.1.1 Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah sebuah pilihan kebijakan yang dibuat oleh pejabat atau badan pemerintah dalam bidang tertentu, apaun pilihan pemerintah untuk melakukann atau tidak melakukan, menyangkut pilihan yang harus dilakukan dan ditetapkan oleh badan-badan dan aparat pemerintah dalam bidang tertentu. Ketika pemerintah membuat kebijakan publik, ketika itu pemerintah mengalokasikan nilai-

nilai kepada masyarakat, karena setiap kebijakan mengandung seperangkat nilai didalamnya.

Pada dasarnya ada perbedaan makna antara konsep “kebijakan” dan “kebijaksanaan”. Kebijakan merupakan suatu keputusan yang telah ditetapkan oleh pemerintah berdasarkan pertimbangan tertentu. Sedangkan kebijaksanaan berkenaan pengambilan keputusan yang dilakukan berdasarkan kondisi tertentu yang berada diluar kebijakan yang telah ditetapkan berdasarkan alasan tertentu yang berkaitan dengan kondisi yang mendesak yang bersifat kemanusiaan (Abidin, 2012:3).

Secara konseptual definisi kebijakan publik dikemukakan oleh W.I Jenkins (1978) dalam Wahab (2012:15) adalah sebagai berikut:

“Kebijakan publik adalah serangkaian keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik atau sekelompok aktor, berkenaan dengan tujuan yang telah dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu situasi. Keputusan-keputusan itu pada prinsipnya masih berada dalam kewenangan kekuasaan para aktor tersebut”.

Sedangkan Lemieux dalam Wahab (2012:15) menjelaskan bahwa:

“Kebijakan publik adalah produk aktivitas-aktivitas yang dimaksudkan untuk memecahkan masalah-masalah publik yang terjadi dilingkungan tertentu yang dilakukan oleh aktor-aktor politik yang hubungannya terstruktur”.

Carl Fredrich, James Anderson dalam Agustino (2008:7) mengemukakan pendapatnya mengenai kebijakan publik, yaitu:

Carl Federich (1969) menjelaskan bahwa:

“Kebijakan publik adalah serangkaian tindakan atau kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan-kemungkinan (kesempatan-kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya

untuk mencapai tujuan yang yang dimaksud atau merealisasikan suatu sasaran atau maksud tertentu”.

Sementara James Anderson (1984) menjelaskan kebijakan publik adalah:

“Serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud atau tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperhatikan”.

Thomas R. Dye dalam Pasolong (2010:39) mengatakan bahwa:

“Kebijakan publik adalah “apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan”. Dye mengatakan bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuannya (objektifnya) dan kebijakan publik itu meliputi semua tindakan pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja.”

Dari beberapa teori kebijakan publik yang dikemukakan oleh para ahli, dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan yang ditetapkan oleh aktor pembuat kebijakan atau aparat pemerintah mengenai permasalahan yang sedang diperhatikan dengan mengalokasikan nilai-nilai kepada masyarakat didalamnya, dengan tujuan untuk memecahkan masalah tersebut. Karena kebijakan tersebut dibuat dan dilaksanakan guna kepentingan publik dengan berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah dibuat.

2.1.2 Evaluasi Kebijakan

2.1.2.1 Definisi Evaluasi Kebijakan

Evaluasi mempunyai arti yang berhubungan, masing-masing menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan dan program. Evaluasi adalah penilaian secara sistimatis untuk melihat sejauh mana efisiensi suatu program masukan (*input*) untuk memaksimalkan keluaran (*output*), evaluasi juga digunakan untuk mencapai tujuan dari program pencapaian hasil atau afektifitas,

dan kesesuaian program kebijakan dan kebutuhan masyarakat. Evaluasi juga termasuk salah satu kegiatan yang dilakukan untuk mengukur keberhasilan suatu kebijakan.

Nugroho (2014:706) menjelaskan bahwa “evaluasi kebijakan biasanya ditujukan untuk menilai sejauhmana keefektifan dari kinerja implementasi. Evaluasi dilaksanakan setelah kegiatan selesai dilaksanakan. Evaluasi diperlukan untuk melihat kesenjangan antara harapan dan kenyataan”.

Menurut Dunn dalam Nugroho (2014:712), menjelaskan bahwa:

“evaluasi dapat disamakan dengan penaksiran (*appraisal*), pemberian angka (*rating*) dan penilaian (*assessment*), kata-kata yang menyatakan usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan nilainya. Dalam arti yang lebih spesifik, evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan”.

Sementara James P. Lester dan Joseph Steward Jr (2000) dalam Nugroho (2014:714) menjelaskan bahwa:

“Evaluasi implementasi kebijakan dikelompokkan menjadi evaluasi proses, berkenaan dengan proses implementasi, evaluasi impak yaitu evaluasi yang berkenaan dengan hasil implementasi kebijakan, evaluasi kebijakan yaitu apakah benar hasil yang dicapai mencerminkan tujuan yang dikehendaki, dan evaluasi meta-evaluasi yang berkenaan dengan evaluasi dari berbagai implementasi kebijakan yang ada untuk menemukan kesamaan-kesamaan tertentu.

Agustino (2008:186) menyatakan bahwa “evaluasi kebijakan adalah rangkaian aktivitas fungsional yang berusaha untuk membuat penilaian melalui pendapat mengenai manfaat atau pengaruh atas kebijakan, program, dan proyek yang tengah dan/atau telah dilaksanakan”.

Lester dan Stewart (2000:126) dalam Agustino (2008:185), menjelaskan bahwa evaluasi ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan dan

untuk mengetahui apakah kebijakan yang telah di rumuskan dan dilaksanakan dapat menghasilkan dampak yang di inginkan.

Menurut Rossi & Freeman dalam Pasolong (2010:60), menyatakan bahwa:

“Evaluasi digunakan untuk mempelajari tentang hasil yang diperoleh suatu program untuk dikaitkan dalam pelaksanaannya, mengendalikan tingkah laku dari orang-orang yang bertanggungjawab terhadap pelaksanaan program, dan mempengaruhi respon dari mereka yang berada diluar lingkungan politik. Evaluasi, tidak saja berguna untuk menjustifikasikan kegunaan dari program yang sedang berjalan, tetapi juga untuk melihat kegunaan program dan inisiatif baru, peningkatan efektivitas manajemen dan administrasi program, dan mempertanggungjawabkan pihak yang mensponsori program tersebut”.

Dari beberapa pendapat para ahli diatas mengenai evaluasi kebijakan publik, dapat disimpulkan bahwa evaluasi merupakan suatu proses yang dilakukan untuk menilai dan mengukur, serta membandingkan hasil-hasil pelaksanaan kegiatan sebuah program atau kebijakan yang telah dicapai, apakah hasil atau *output* program tersebut sudah sesuai dengan yang telah di rencanakana (*input*) secara efektif dan efisien. Sehingga dapat diperoleh informasi mengenai nilai atau manfaat hasil dari kebijakan tersebut, serta dapat dilakukan perbaikan apabila terjadi penyimpangan didalamnya.

2.1.2.2 Kendala Evaluasi Kebijakan

Proses kegiatan evaluasi kebijakan sering menghadapi berbagai kendala di lapangan. Yang mengakibatkan evaluasi tidak sepenuhnya dapat berjalan sebagai mana yang diharapkan. Menurut Abidin (2012:175) kendala-kendala tersebut adalah sebagai berikut:

1. Keterbatasan wewenang untuk melakukan evaluasi, berkaitan dengan kedudukan dan wewenang dari pejabat atau instansi yang melakukan evaluasi.
2. Tumpang tindih fungsi antar instansi, hal ini bisa terjadi jika suatu fungsi ditangani atau berada dalam wewenang dua atau lebih instansi
3. Tumpang tindih fungsi evaluasi antar lembaga pengawasan, artinya kesulitan tidak hanya terjadi pada pihak yang dievaluasi, tetapi juga dari kalangan yang melakukan evaluasi.
4. Tidak adanya proses lanjutan dari hasil evaluasi, masalah ini sering muncul dari hasil pengawasan lembaga yang menemukan kejanggalaan atau temuan-temuan yang bermasalah, akan tetapi tidak di proses lebih lanjut.
5. Kesulitan dalam biaya, ini dikarenakan program evaluasi tidak memperoleh prioritas yang sama dengan program lain dalam fungsi pelaksanaan. Disatu sisi evaluasi ditakutkan memberikan kemungkinan adanya penilaian yang negative terhadap kinerja pemerintahan.
6. Tindak lanjut evaluasi, berkaitan dengan hakikat evaluasi yakni menemukan perubahan-perubahan yang terjadi dalam masyarakat akibat adanya kebijakan yang dievaluasi.

Sedangkan Subarsono (2012:130) mengidentifikasi beberapa kendala dalam melakukan evaluasi kebijakan, berikut ini adalah kendala dalam melakukan evaluasi kebijakan yaitu:

1. Kendala psikologis, yang artinya banyak aparat pemerintah yang masih alergi terhadap kegiatan evaluasi, karena dipandang berkaitan dengan prestasi dirinya. Apabila hasil evaluasi menunjukkan kurang baik, bisa jadi menghambat karier mereka. Sehingga banyak aparat memandang kegiatan evaluasi bukan merupakan bagian penting dari kebijakan publik.
2. Kendala ekonomis, kegiatan evaluasi membutuhkan biaya yang tidak sedikit, seperti biaya untuk pengumpulan dan pengolahan data, biaya untuk para staf administrasi, dan biaya untuk para evaluator.
3. Kendala teknis, para evaluator sering dihadapkan pada masalah tidak tersedianya cukup data dan informasi yang diperbahari atau *up to date*.
4. Kendala politis, disini evaluasi sering terbentur dan bahkan gagal karena alasan politis. Masing-masing kelompok bisa jadi saling menutupi kelemahan dari implementasi kebijakan dikarenakan adanya kegiatan politis didalamnya.

5. Kurang tersedianya evaluator, banyak lembaga pemerintah yang kurang memiliki sumber daya manusia yang berkompetensi menjadi evaluator kebijakan, ini disebabkan karena belum terciptanya budaya evaluasi di lembaga pemerintahan.

2.1.2.3 Model Evaluasi Kebijakan

Evaluasi kebijakan mempunyai karakteristik yang membedakannya dari metode- metode analisis kebijakan lainnya yaitu:

1. *Fokus nilai*, evaluasi berbeda dengan pemantauan, dipusatkan pada penilaian menyangkut keperluan atau nilai dari sesuatu kebijakan dan program.
2. *Interdependensi fakta - nilai*, tuntutan evaluasi tergantung baik "fakta" maupun "nilai".
3. *Orientasi masa kini dan masa lampau*. tuntutan evaluatif, berbeda dengan tuntutan-tuntutan advokat, diarahkan pada hasil sekarang dan masa lalu, ketimbang hasil di masa depan.
4. *Dualitas nilai*. Nilai-nilai yang mendasari tuntutan evaluasi mempunyai kualitas ganda, karena mereka dipandang sebagai tujuan dan sekaligus cara.
(Abidin, 2012:168)

William N. Dun dalam Nugroho (2014:712), membagi kriteria evaluasi menjadi 6 (enam) kriteria dalam evaluasi kebijakan, yaitu sebagai berikut:

Tabel 2.1
Kriteria Evaluasi

No.	Tipe kriteria	Pertanyaan	Ilustrasi
1	Efektivitas	Apakah hasil yang diinginkan telah tercapai?	Unit pelayanan
2	Efisiensi	Seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan?	Unit biaya, Manfaat bersih, Rasio biaya-Manfaat
3	Kecukupan	Seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan memecahkan masalah?	Biaya tetap Efektivitas tetap
4	Perataan	Apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda?	Kriteria Pareto, Kriteria Kaldor-Hicks, Kriteria Rawls,
5	Responsivitas	Apakah hasil kebijakan memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai kelompok-kelompok tertentu?	Konsistensi dengan survey warganegara
6	Ketepatan	Apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna dan bernilai?	Program publik harus merata dan efisien

(Sumber : Nugroho, 2014:712)

Berdasarkan tabel 2.1 di atas, evaluasi dibagi kedalam beberapa tipe kriteria. *Pertama*, efektivitas merupakan suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Intinya adalah efek dari suatu aktivitas. *Kedua*, efisiensi, berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. *Ketiga*, kecukupan merupakan sejauhmana tingkat efektivitas dalam memecahkan masalah untuk memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan yang menumbuhkan masalah. *Keempat*, perataan yang mempertanyakan apakah distribusi dan alokasi layanan yang di selenggarakan oleh organisasi pelayan publik sudah merata sesuai dengan asas keadilan. *Kelima*, responsivitas mencakup respon dari hasil kebijakan tersebut

apakah sudah memuaskan kebutuhan atau nilai terhadap kelompok-kelompok tertentu. *Keenam*, Ketepatan merupakan sebuah ukuran apakah sebuah program atau kebijakan tersebut sudah sesuai dengan kebutuhan, dan hasil yang di capai benar benar berguna sesuai yang di rencanakan.

Nurcholis (2007:277), mengatakan bahwa evaluasi kebijakan adalah penilaian secara menyeluruh terhadap *input*, *proses*, *output*, dan *outcome* dari kebijakan pemerintah daerah. Menurutnya evaluasi membutuhkan sebuah skema umum penilaian, yaitu:

1. *Input*, yaitu masukan yang diperlukan untuk pelaksanaan kebijakan, meliputi sumber daya manusia, sarana atau prasarana, sosialisasi kebijakan.
2. *Proses*, yaitu bagaimana sebuah kebijakan diwujudkan dalam bentuk pelayanan langsung kepada masyarakat, meliputi kejelasan mekanisme, kepastian, penertiban, dan keefektifan dalam pelaksanaan kebijakan.
3. *Output* (hasil), yaitu hasil dari pelaksanaan kebijakan. Apakah suatu pelaksanaan kebijakan menghasilkan produk sesuai dengan tujuan yang ditetapkan, output meliputi tepat tidaknya sasaran yang dituju, sasaran yang tertangani, dan kelompok yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan.
4. *Outcome* (dampak), yaitu apakah suatu pelaksanaan kebijakan berdampak nyata terhadap kelompok sasaran sesuai dengan tujuan kebijakan, meliputi perubahan atau perbaikan, peningkatan, dan dampak positif terhadap implementator yang terlibat didalamnya.

Sementara James Anderson, Edward A. Suchman, Wibawa dkk. dalam Nugroho (2014:716) memiliki tahapan yang berbeda dalam melakukan evaluasi kebijakan. James Anderson (2011) membagi evaluasi kebijakan publik kedalam tiga tipe. *Pertama*, evaluasi kebijakan publik yang dipahami sebagai *kegiatan fungsional* yang selalu melekat pada setiap kebijakan publik. *Kedua*, evaluasi yang memfokuskan pada *proses* bekerjanya kebijakan publik. *Ketiga*, evaluasi

sistematis untuk mengukur kebijakan atau mengukur pencapaian dibanding target yang ditetapkan.

Edward A. Suchman melihat evaluasi dari sudut praktis dengan mengemukakan enam langkah dalam evaluasi kebijakan, yaitu:

1. Mengidentifikasi tujuan program yang akan dievaluasi.
2. Analisis terhadap masalah.
3. Deskripsi dan standarisasi kegiatan.
4. Pengukuran terhadap tindakan perubahan yang terjadi.
5. Menentukan apakah perubahan yang diamati merupakan akibat dari kegiatan tersebut atau karena penyebab yang lain.
6. Beberapa indikator untuk menentukan suatu dampak.

Sementara Wibawa dkk. Mengemukakan bahwa evaluasi kebijakan publik memiliki empat variabel fungsi yaitu:

1. Ekplanasi, melalui evaluasi dapat dipotret realitas pelaksanaan program dan dapat dibuat suatu generalisasi tentang pola-pola hubungan antar berbagai dimensi realitas yang diamatinya. Dari sini evaluator dapat mengidentifikasi masalah, kondisi, dan aktor yang mendukung keberhasilan atau kegagalan kebijakan tersebut.
2. Kepatuhan, melalui evaluasi dapat diketahui apakah tindakan yang dilakukan oleh para pelaku, baik birokrat maupun pelaku lainnya sesuai dengan standar dan prosedur yang ditetapkan oleh kebijakan.
3. Audit, melalui evaluasi dapat diketahui apakah *output* benar-benar sampai ke kelompok sasaran kebijakan, atau justru ada kebocoran dan penyimpangan.
4. Akunting, dengan evaluasi dapat diketahui apa akibat sosial ekonomi dari kebijakan tersebut.

2.1.2.4 Fungsi dan Tujuan Evaluasi Kebijakan

William N. Dunn dalam Agustino (2008:188) memberikan penjelasan mengenai fungsi evaluasi kebijakan. Ada tiga fungsi evaluasi kebijakan yang dikemukakan oleh Dunn, yaitu:

1. Memberi informasi yang valid mengenai kinerja kebijakan, program dan kegiatan, yaitu mengenai seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan telah dicapai. Dengan evaluasi dapat diungkapkan mengenai pencapaian suatu tujuan, sasaran dan target tertentu.
2. Memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik. Evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target.
3. Memberi sumbangan pada aplikasi metode analisis kebijakan, termasuk perumusan masalah dan rekomendasinya. Informasi mengenai tidak memadainya suatu kinerja kebijakan, program dan kegiatan memberikan kontribusi bagi perumusan ulang kebijakan, program dan kegiatan. Evaluasi dapat pula menyumbangkan rekomendasi bagi pendefinisian alternatif kebijakan, yang bermanfaat untuk mengganti kebijakan yang berlaku dengan alternatif kebijakan yang lain.

Tujuan dari evaluasi implementasi kebijakan menurut Nugroho (2014:722), ditujukan untuk mengetahui variasi dalam indikator-indikator kinerja yang digunakan untuk menjawab tiga pertanyaan pokok, yaitu:

1. Bagaimana kinerja implementasi kebijakan publik? Jawabannya berkenaan dengan kinerja implementasi publik (variasi dari outcome) terhadap variabel independen tertentu.
2. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan variasi itu? Jawabannya berkenaan dengan faktor kebijakan itu sendiri, organisasi implementasi kebijakan, dan lingkungan implementasi kebijakan yang mempengaruhi variasi outcome implementasi kebijakan.
3. Bagaimana strategi meningkatkan kinerja implementasi kebijakan publik? Pertanyaan ini berkenaan dengan tugas pengevaluasi untuk memilih variabel-variabel yang dapat diubah, atau *actionable variable* – variabel yang bersifat natural atau variabel lain yang tidak bisa diubah tidak dapat dimasukan sebagai variabel evaluasi.

2.1.3 Terminal

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Pasal 1 ayat 21 menjelaskan bahwa terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Sementara Perauran Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011, Pasal 1 ayat 15 menjelaskan bahwa Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan Bab 2 Tentang Terminal Penumpang Bagian Pertama mengenai tipe dan fungsi terminal menjelaskan bahwa terminal penumpang terdiri dari tiga tipe, yaitu:

1. Terminal penumpang Tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan. Terminal tipe A merupakan terminal penumpang yang memiliki fasilitas paling lengkap, disamping itu pembangunannya membutuhkan lahan yang cukup luas sekurang-kurangnya 5 hektar. Syarat lokasi terminal tipe A terletak di ibukota provinsi, kotamadya atau kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara. Selain itu lokasinya harus terletak di jalan arteri dengan kelas jalan III A, yakni jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat tidak melebihi 8 ton.

2. Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan. Pembangunan terminal tipe ini membutuhkan lahan sekurang-kurangnya 3 hektar untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera dan 2 hektar di pulau lainnya. Syarat lokasi terminal tipe B diantaranya terletak di kotamadya atau kabupaten dan dalam jaringan trayek AKDP. Syarat lainnya adalah terminal tipe ini harus terletak di jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan sekurang-jurangnya kelas III B, yakni jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat.
3. Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan. Syarat lokasi terminal ini terletak di dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan. Selain itu, terminal ini harus terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi III A. Terminal ini juga harus mempunyai jalan akses masuk atau keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas sekitar terminal.

Selanjutnya fasilitas terminal penumpang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang, fasilitas utama terdiri dari:

1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum.
2. Jalur kedatangan kendaraan umum.
3. Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum.
4. Bangunan kantor terminal.
5. Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar
6. Menara pengawas.
7. Loket penjualan karcis.
8. Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan.
9. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.

Ketentuan sebagaimana dimaksud pada point 1, 6, 8, dan 9, tidak berlaku untuk terminal penumpang tipe C. Sedangkan fasilitas penunjang terminal dapat berupa:

1. Kamar kecil/toilet.
2. Mushola.
3. Kios/kantin.

4. Ruang pengobatan.
5. Ruang informasi dan pengaduan
6. Telpon umum.
7. Tempat penitipan barang.
8. Taman.

2.1.4 Retribusi Daerah

Penerimaan pemerintah selain pajak daerah dan bagi hasil pajak pusat yang diperuntukan ke pemerintah daerah berasal dari retribusi daerah. Akan tetapi, untuk retribusi tiap daerah memiliki potensi yang berbeda satu sama lain, untuk itu pemerintah daerah harus melihat peluang apa saja yang dapat dilakukan dalam menggali penerimaan dari retribusi untuk menunjang peneriaan (Sunarto, 2005:109).

Menurut Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah pasal 1 ayat 64 menjelaskan bahwa yang disebut retribusi daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Sunarto (2005:110), menjelaskan bahwa retribusi daerah dibagi tiga golongan yaitu retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizian. Penggolongan jenis retribusi di maksudkan guna menetapkan kebijakan umum tentang prinsip dan sarana dalam menetapkan sektor retribusi yang ditentukan dalam pasal 21 undang-undang pajak daerah tentang prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif.

Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha menjelaskan bahwa Retribusi Jasa Usaha merupakan

pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa yang disediakan oleh Pemerintah Daerah dengan menganut prinsip-prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta. Retribusi jasa usaha merupakan salah satu sumber pendapatan daerah yang penting guna membiayai pelaksanaan pemerintahan daerah. Retribusi jasa usaha terdiri dari beberapa jenis retribusi, yaitu:

1. Retribusi Pemakaian Kekayaan Daerah.
2. Retribusi Tempat Pelelangan Ikan.
3. Retribusi Terminal.
4. Retribusi Tempat Khusus Parkir.
5. Retribusi Rumah Potong Hewan.
6. Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan.

Retribusi terminal dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha diatur dalam Bagian Keempat Pasal 16,17,18,19,20, dan 21. Retribusi terminal adalah salah satu jenis retribusi jasa usaha, dimana retribusi terminal dipungut retribusi sebagai pembayaran atas pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum dan bis umum, tempat kegiatan usaha, dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal.

Objek retribusi terminal adalah pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum dan bis umum, tempat kegiatan usaha, dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal, yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh pemerintah daerah. Dikecualikan dari objek retribusi sebagaimana dimaksud adalah terminal yang disediakan, dimiliki, dan/atau dikelola oleh Pemerintah, BUMN, BUMD, dan pihak swasta.

Subjek retribusi terminal adalah orang pribadi atau badan yang menggunakan dan/atau memanfaatkan pelayanan penyediaan tempat parkir untuk

kendaraan penumpang umum dan bis umum, tempat kegiatan usaha, dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal.

Cara mengukur tingkat pengguna jasa retribusi terminal diukur berdasarkan jenis kendaraan. Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi terminal didasarkan pada tujuan untuk memperoleh keuntungan yang layak, yang diperoleh apabila pelayanan jasa usaha tersebut dilakukan secara efisien dan berorientasi pada harga pasar. Tarif objek retribusi terminal meliputi biaya prasarana, penyusutan, operasional dan pemeliharaan. Struktur besarnya tarif retribusi peyediaan tempat parkir di terminal di tetapkakn sebaga berikut :

Tabel 2.2
Struktur dan Besarnya Tarif Retribusi Terminal

No.	Jenis Klasifikasi	Tarif (Rp.)
1.	Bis Besar/seat 55	2.500,00/sekali masuk
2.	Bis Sedang/seat 24	2.000,00/ sekali masuk
3.	Bis Kecil/seat 14	1.500,00/ sekali masuk
4.	Non Bis/seat 10	1.000,00/ sekali masuk

(Sumber : Perda 05 Tahun 2011 Pasal 21)

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kajian penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang dapat diambil dari berbagai sumber ilmiah, baik skripsi, tesis, disertasi, atau jurnal penelitian. Penelitian terdahulu merupakan salah satu acuan data releavan yang bisa dijadikan sebagai data pendukung oleh peneliti yang sesuai dengan penelitian ini, baik fokus maupun lokus penelitian, serta

permasalahan yang sedang diteliti. Sebagai acuan dalam penelitian ini, peneliti mencantumkan hasil penelitian terdahulu dalam bentuk deskripsi yang berupa hasil penelitian skripsi.

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Mariah mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi Kasus Penyelenggaraan Terminal Balaraja). Penelitian ini dilakukan pada tahun 2013 dengan menggunakan teori Evaluasi Kebijakan menggunakan metode pendekatan kualitatif. Penelitian ini dilatar belakangi karena masih banyaknya permasalahan terkait penyelenggaraan perhubungan terminal.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi Kasus Penyelenggaraan Terminal Balaraja), dengan asumsi bahwa pelaksanaan peraturan daerah tersebut belum berjalan optimal. Hasil penelitian ini memperlihatkan bahwa kapasitas SDM yang belum memadai dalam mengelola terminal, kemudian lokasi terminal yang kurang strategis, serta terjadinya ketidak teraturan angkutan umum. Dalam penelitian ini dijelaskan bahwa dalam pelaksanaan peraturan daerah tentang penyelenggaraan terminal belum optimal.

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Uvi Mitra Vienny mengenai Evaluasi Penerimaan Retribusi Pasar Jambu Dua Kota Bogor yang Dikelola Oleh PD Pasar Pakuan Raya. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2012 dengan menggunakan teori Evaluasi dengan menggunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif. Penelitian ini dilatar belakangi untuk mengukur potensi penerimaan

retribusi Pasar Jambu Dua Kota Bogor Bulan September 2011.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji masalah rendahnya tingkat pemanfaatan los pasar, mengkaji penerimaan retribusi pasar setelah dikelola oleh PD Pasar Pakuan Jaya, dan potensi penerimaan retribusi pasar setelah dikelola oleh PD Pasar Pakuan Jaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa retribusi Pasar Jambu Dua cukup baik untuk terus dilaksanakan dan mempunyai potensi yang cukup besar sebagai sumber penerimaan daerah.

Dari hasil penelitian terdahulu yang telah dipaparkan, maka dapat dilihat beberapa persamaan dan perbedaannya dengan penelitian ini. Adapun persamaan skripsi ini dengan penelitian terdahulu adalah menggunakan teori evaluasi kebijakan publik. Kemudian lokasi penelitian yang sama di Terminal Balaraja, dan masalah yang dibahas mengenai angkutan umum dan penerimaan retribusi daerah. Sedangkan perbedaan dengan skripsi ini terletak pada fokus penelitian. Penelitian terdahulu lebih memfokuskan penelitian pada penyelenggaraan perhubungan secara umum, sedangkan dalam penelitian ini lebih memfokuskan penelitian pada retribusi angkutan umum di Terminal Balaraja.

2.3 Kerangka Berfikir

Sugiyono (2007:60), menjelaskan bahwa “kerangka berfikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting”. Kerangka berfikir merupakan sintesa tentang hubungan antarvariabel yang disusun dari berbagai teori yang telah dideskripsikan. Berdasarkan teori-teori yang telah dideskripsikan,

selanjutnya di analisis secara kritis dan sistematis, sehingga menghasilkan sintesa tentang hubungan antarvariabel yang diteliti.

Kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan yang ditetapkan oleh aktor pembuat kebijakan atau aparat pemerintah mengenai permasalahan yang sedang diperhatikan dengan mengalokasikan nilai-nilai kepada masyarakat didalamnya, dengan tujuan untuk memecahkan masalah tersebut. Karena kebijakan tersebut dibuat dan dilaksanakan guna kepentingan publik dengan berbagai alternative pemecahan masalah yang telah dibuat.

Evaluasi merupakan suatu proses yang dilakukan untuk menilai dan mengukur, serta membandingkan hasil-hasil pelaksanaan kegiatan sebuah program atau kebijakan yang telah dicapai, apakah hasil atau *output* program tersebut sudah sesuai dengan yang telah di rencanakana (*input*) secara efektif dan efisien. Sehingga dapat diperoleh informasi mengenai nilai atau manfaat hasil dari kebijakan tersebut, serta dapat dilakukan perbaikan apabila terjadi penyimpangan didalamnya.

Retribusi daerah merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Retribusi daerah dibagi tiga golongan yaitu retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizian.

Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha menjelaskan bahwa retribusi jasa usaha merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa yang disediakan oleh pemerintah

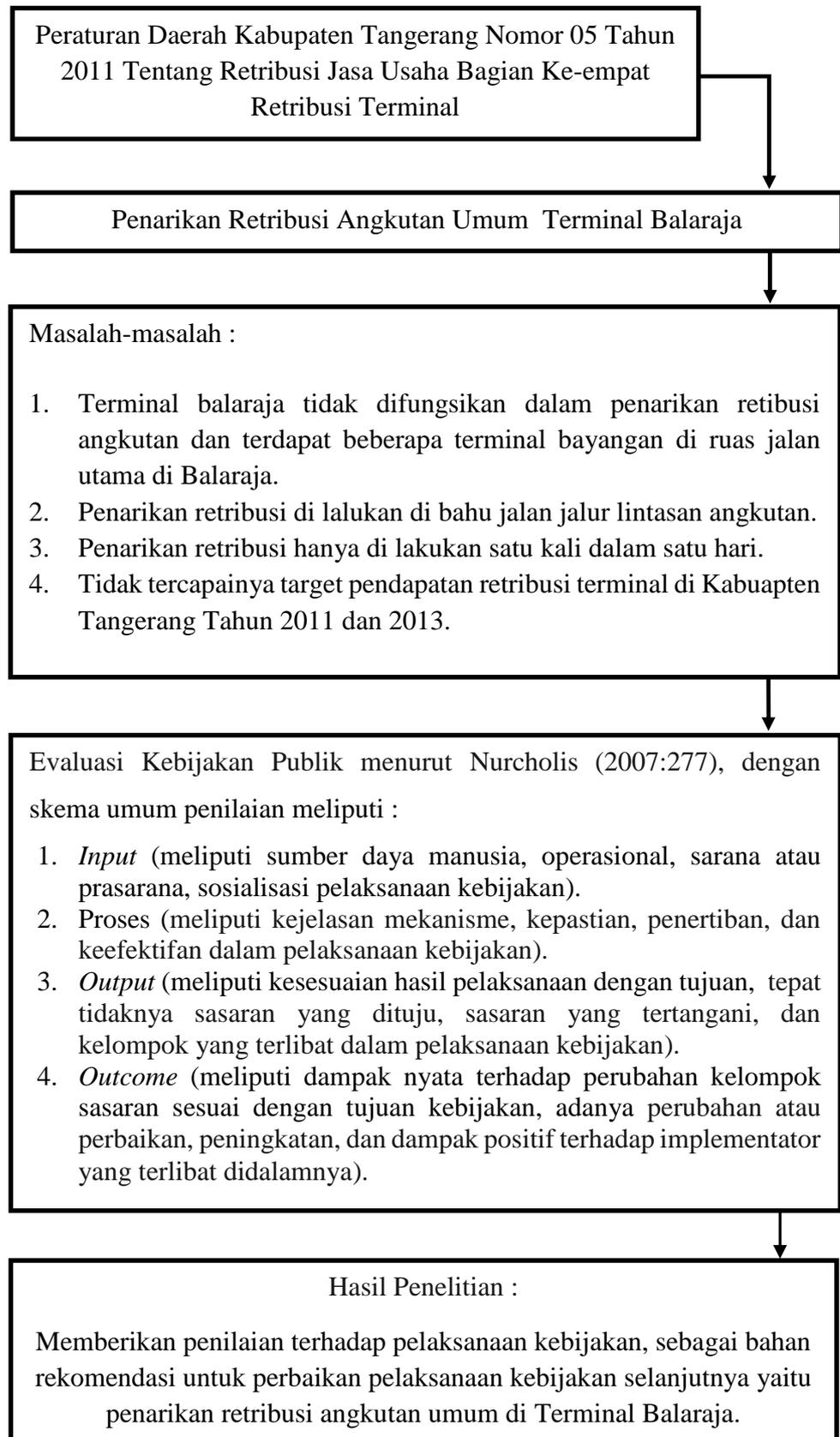
daerah dengan menganut prinsip-prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediaan oleh sektor swasta. Yang terdiri dari jenis retribusi pemakaian kekayaan daerah, tempat pelelangan ikan, retribusi terminal, tempat khusus parkir, rumah potong hewan, dan pelayanan kepelabuhan.

Retribusi terminal adalah salah satu jenis retribusi jasa usaha, yang diatur dalam bagian keempat, dimana retribusi terminal dipungut retribusi sebagai pembayaran atas pelayanan penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang umum dan bis umum, tempat kegiatan usaha, dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal.

Penarikan retribusi angkutan di Terminal Balaraja masih belum bisa di optimalkan sesuai dengan peraturan daerah karena masih terdapat beberapa masalah yang terjadi di lapangan. Ini dikarenakan belum optimalnya pemanfaatan sarana dan prasarana serta keberadaan Terminal Balaraja dalam melakukan penarikan retribusi terminal.

Dari pemaparan peneliti di atas, untuk mengevaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja) dengan menggunakan teori yang dikemukakan oleh Nurcholis (2007:277), bahwa evaluasi kebijakan adalah penilaian secara menyeluruh terhadap *input*, *proses*, *output*, dan *outcome* dari kebijakan pemerintah daerah. Untuk lebih jelas, penelitian merumuskan kerangka berfikir peneliti dalam bentuk siklus atau bagan yang digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2.1
Bagan Kerangka Berpikir Peneliti



Sumber : Peneliti, 2015

2.4 Asumsi Dasar

Berdasarkan hasil observasi awal dan kerangka berpikir yang telah di paparkan peneliti terhadap fokus penelitian, maka peneliti berasumsi bahwa Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Dalam Penarikan Retribusi Angkutan Terminal Balaraja Belum Optimal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. Sugiyono (2012:2) menjelaskan metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu.

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Moleong (2007:6) mendefinisikan penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, secara holistik, dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah. Bagdon dan Taylor dalam Moleong (2007:4) mengemukakan bahwa metodologi penelitian deskriptif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang atau perilaku yang diamati.

Pendekatan kualitatif dipergunakakan karena untuk meneliti kondisi objek yang alamiah dimana peneliti berperan sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitiannya lebih menekankan pada makna dari pada generalisasi. Penelitian kualitatif lebih menekankan pada proses dari pada produk

atau *outcome* dan juga digunakan untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna.

Penelitian ini bertujuan mendeskripsikan sesuatu hal seperti apa adanya (kenyataan di lapangan). Penelitian kualitatif juga lebih tertarik pada dinamika terjadinya proses atau peristiwa yang melatarbelakangi terjadinya suatu hasil tertentu. Tujuan utama penelitian kualitatif adalah untuk memahami makna yang berada di balik fakta-fakta. Pemahaman yang mendalam terhadap suatu peristiwa atau fenomena sosial merupakan hal yang terpenting.

Dalam pendekatan kualitatif data yang dihasilkan berbentuk kata, kalimat dan gambar untuk mengeksplorasi bagaimana kenyataan sosial yang terjadi dengan mendeskripsikan fenomena yang sesuai dengan masalah dan unit yang diteliti. Dengan menggunakan metode kualitatif peneliti bermaksud untuk menggambarkan permasalahan yang ada terkait Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja).

3.2 Fokus Penelitian

Dalam mempertajam penelitian kualitatif, peneliti harus menetapkan fokus. Spradley dalam Sugiyono (2009:34) menyatakan bahwa "*A focused refer to a single cultural domain or a few related domains*". Maksudnya adalah bahwa fokus itu merupakan domain tunggal atau beberapa domain yang terkait dari situasi sosial. Dalam penelitian kualitatif, penentuan fokus lebih didasarkan pada tingkat kebaruan informasi yang akan diperoleh dari situasi sosial (lapangan).

Kebaruan informasi itu bisa berupa upaya untuk memahami secara lebih luas dan mendalam tentang situasi sosial. Tetapi juga ada keinginan untuk menghasilkan ilmu baru dari situasi sosial yang diteliti. Fokus penelitian yang diperoleh setelah peneliti melakukan penjelajahan umum. Dari penjelajahan umum ini peneliti akan memperoleh gambaran umum menyeluruh yang masih pada tahap permukaan terhadap situasi sosial. Untuk dapat memahami secara lebih luas dan mendalam, maka diperlukan pemilihan fokus penelitian. Oleh karena itu dalam penelitian ini peneliti mengambil fokus penelitian mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja).

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja) mengambil lokus penelitian pada Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang (Jl. Parahu, Desa Parahu – Kec. Sukamulya Kab.Tangerang) dan Terminal Balaraja (Jl. Raya Kresek KM. 2 Sentiong – Balaraja).

Alasan peneliti memilih lokasi tersebut karena berdasarkan pengamatan awal peneliti, Terminal Balaraja masih belum dioptimalkan sebagai sarana penunjang untuk parkir dan menaikan serta menurunkan penumpang, kegiatan menaikan dan menurunkan penumpang masih di lakukan di terminal-terminal bayangan yang menyebabkan terjadinya banyak kemacetan di ruas jalan daerah

Balaraja, kemudian potensi pendapatan retribusi terminal juga tidak bisa digali secara optimal oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena penarikan dilakukan di jalur lintasan angkutan bukan di dalam area terminal. Hal ini yang kemudian membuat peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam terkait kondisi yang terjadi di Terminal Balaraja.

3.4 Variabel Penelitian

3.4.1 Definisi Konsep

Fenomena yang diamati dalam penelitian ini adalah mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Konsep evaluasi kebijakan merupakan hal yang penting untuk mengetahui sejauhmana pelaksanaan kebijakan dilaksanakan, apakah sudah sesuai dengan pedoman pelaksanaan kebijakan atau terdapat kendala didalam proses pelaksanaan kebijakan yang mengakibatkan tidak sesuainya pelaksanaan kebijakan dengan tujuan kebijakan.

Adapun beberapa pendapat para ahli mengenai evaluasi kebijakan publik, dapat disimpulkan bahwa evaluasi merupakan suatu proses yang dilakukan untuk menilai serta membandingkan hasil-hasil pelaksanaan kegiatan sebuah program atau kebijakan yang telah dicapai, apakah hasil atau *output* program tersebut sudah sesuai dengan yang telah di rencanakana (*input*) secara efektif dan efisien. Sehingga dapat diperoleh informasi mengenai nilai atau manfaat hasil dari kebijakan tersebut, serta dapat dilakukan perbaikan apabila terjadi penyimpangan didalamnya.

3.4.2 Definisi Operasional

Seperti yang sudah di jelaskan pada pembahasan sebelumnya, fenomena yang diamati dalam penelitian ini adalah mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Beberapa hal penting mengenai fenomena yang diamati tersebut, maka peneliti menggunakan teori yang dikemukakan oleh Nurcholis (2007:277) yang menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan adalah penilaian secara menyeluruh terhadap *input*, *proses*, *output*, dan *outcome* dari kebijakan pemerintah daerah. Menurutnya evaluasi membutuhkan sebuah skema umum penilaian, yaitu:

1. *Input*, yaitu masukan yang diperlukan untuk pelaksanaan kebijakan, meliputi sumber daya manusia, sarana atau prasarana, sosialisasi kebijakan.
2. *Proses*, yaitu bagaimana sebuah kebijakan diwujudkan dalam bentuk pelayanan langsung kepada masyarakat, meliputi kejelasan mekanisme, kepastian, penertiban, dan keefektifan dalam pelaksanaan kebijakan.
3. *Output* (hasil), yaitu hasil dari pelaksanaan kebijakan. Apakah suatu pelaksanaan kebijakan menghasilkan produk sesuai dengan tujuan yang ditetapkan, output meliputi tepat tidaknya sasaran yang dituju, sasaran yang tertangani, dan kelompok yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan.
4. *Outcome* (dampak), yaitu apakah suatu pelaksanaan kebijakan berdampak nyata terhadap kelompok sasaran sesuai dengan tujuan kebijakan, meliputi perubahan atau perbaikan, peningkatan, dan dampak positif terhadap implementator yang terlibat didalamnya.

3.5 Instrumen Penelitian

Instrumen adalah alat untuk mengumpulkan data. Instrumen yang baik harus absah (*valid*) dan dapat dipercaya (*reliabel*). Instrumen *valid* adalah instrumen

yang dengan tepat mengukur apa yang harus diukur. Instrumen reliabel bila hasil pengukuran itu bersifat ajek.

Dalam penelitian kualitatif, yang menjadi instrumen adalah peneliti itu sendiri. Oleh karena itu peneliti dalam penelitian kualitatif harus divalidasi terlebih dahulu, hal ini dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh peneliti siap melakukan penelitian di lapangan. Untuk itu peneliti dituntut untuk memiliki wawasan mengenai bidang yang akan diteliti, karena hal ini dapat membantu peneliti dalam memasuki objek penelitian.

Dalam penelitian Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Menurut Nasution dalam Sugiyono (2012:224), peneliti sebagai instrumen penelitian serasi untuk penelitian karena memiliki ciri – ciri sebagai berikut:

1. Peneliti sebagai alat peka dan dapat bereaksi terhadap segala stimulus dari lingkungan yang harus diperkirakannya bermakna atau tidak bagi penelitian.
2. Peneliti sebagai alat dapat menyesuaikan diri terhadap semua aspek sehingga dapat mendapatkan ragam data sekaligus.
3. Tiap situasi merupakan keseluruhan. Tidak ada suatu instrumen berupa test atau angket yang dapat menangkap keseluruhan situasi, kecuali manusia.
4. Situasi yang melibatkan interaksi manusia, tidak dapat dipahami dengan pengetahuan semata. Untuk memahaminya kita perlu sering merasakannya, menyelaminya berdasarkan pengetahuan kita.
5. Peneliti sebagai instrumen dapat segera menganalisis data yang diperoleh. Ia dapat menafsirkannya, melahirkan hipotesis dengan

segera untuk menentukan arah pengamatan, untuk mentest hipotesis yang timbul seketika.

6. Hanya manusia sebagai instrumen dapat mengambil kesimpulan berdasarkan data yang dikumpulkan pada suatu saat dan menggunakan segera sebagai balikan untuk memperoleh penegasan, perubahan, perbaikan atau pelakan.
7. Dengan manusia sebagai instrumen, respon yang aneh, yang menyimpang justru diberi perhatian. Respon yang lain dari pada yang lain, bahkan yang bertentangan dipakai untuk mempertinggi tingkat kepercayaan dan tingkat pemahaman mengenai aspek yang diteliti.

3.6 Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Informan ini terbagi menjadi dua, yaitu informan kunci (*key informan*) yaitu dari UPT Terminal, sedangkan informan sekunder (*secondary informan*) adalah dari Dinas Perhubungan, petugas penarik retribusi, supir angkutan umum, dan Organda.

Menurut Sugiyono (2008:217), dalam penelitian kualitatif, informan penelitian di ambil secara sampel, pengambilan sampel sumber data berkaitan dengan siapa yang hendak dijadikan informan dalam penelitian. Teknik pengambilan informan sumber data yang sering digunakan pada penelitian kualitatif adalah *Purposive* dan *Snowball*.

Dalam mengumpulkan data yang akurat, maka peneliti memilih informan dengan menggunakan teknik *Purposive* atau dipilih secara sengaja, dimana peneliti sudah menentukan siapa saja yang akan diwawancarai dengan pertimbangan tertentu. Dimana informan tersebut peneliti anggap sebagai pihak-pihak yang

paling mengetahui situasi dan kondisi objek penelitian. Dalam hal ini yang dijadikan informan oleh peneliti dalam penelitian Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja), antara lain adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Daftar Informan Penelitian

No	Kategori Informan	Kode	Jabatan/Satus Sosial	Nama
1	Dinas Perhubungan	I ₁₋₁ I ₁₋₂ I ₁₋₃	1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian 2. Kasie Angkutan 3. Kasie Pengawasan dan Pengendalian	1. Hedi Moch. Hertadi, SE 2. Drs. M. Adi Faidzal 3. Dany Wirdana, S.Sos. M.Si
2	UPT Terminal	I ₂₋₁ I ₂₋₂ I ₂₋₃ I ₂₋₄	1. Kepala UPT Terminal 2. Sub Bagian TU UPT Terminal 3. Staff UPT Terminal 4. Korwil Terminal Balaraja	1. Edi Karta, S.IP 2. Sukri, SE 3. Halimi, SE 4. M. Sakum
3	Petugas Penarikan Retribusi	I ₃₋₁ I ₃₋₂ I ₃₋₃ I ₃₋₄	1. Petugas Penarikan Retribusi 2. Petugas Penarikan Retribusi 3. Petugas Penarikan Retribusi 4. Petugas Penarikan Retribusi	1. Ramang 2. Juned 3. Mustofa 4. A. Manap
4	Supir Angkutan	I ₄₋₁ I ₄₋₂ I ₄₋₃	Supir Angkutan Trayek E.03 Balaraja-Kresek Supir Angkutan Trayek E.01 Balaraja-Serang Supir Angkutan Trayek A.04 Balaraja-Tangerang	1. Ata 2. Umar 3. M. Supriatna
5	Organda	I ₅₋₁	Ketua Organda Kabupaten Tangerang	1. Dan Persada

Sumber : Peneliti, 2015

3.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Dalam penelitian kualitatif tidak ada istilah populasi, tetapi dinamakan “*social situation*” atau situasi sosial yang terdiri atas tiga elemen, yaitu: tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara strategis. Sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan dengan responden, tetapi dinamakan dengan narasumber, atau partisipan, atau informan.

Sugiyono (2012:224), teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka penelitian tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pengamatan/Observasi

Sugiyono (2007:166), menjelaskan bahwa observasi diklasifikasikan menjadi dua cara yaitu cara berperan serta dan cara yang tidak berperan serta. Observasi berperan serta, pengamat melakukan dua fungsi sekaligus yaitu sebagai pengamat dan sekaligus menjadi anggota resmi dari kelompok yang diamatinya. Namun observasi tanpa berperan serta, pengamat hanya melakukan satu fungsi yaitu mengadakan pengamatan. Dalam penelitian ini, teknik observasi yang digunakan adalah observasi tanpa peran serta. Adanya keterbatasan waktu menyebabkan peneliti hanya melakukan satu fungsi observasi yaitu hanya melakukan pengamatan tanpa harus menjadi anggota resmi dari kelompok yang diamati.

2. Wawancara

Menurut Moleong (2006:186), wawancara merupakan percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan di lakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Adapun teknik pengumpulan data dengan cara wawancara dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam (*indepth interview*) data yang diperoleh terdiri dari kutipan langsung dari orang-orang tentang pengalaman, pendapat perasaan dan pengetahuan informan penelitian. Informan penelitian adalah orang yang memberikan informasi yang diperlukan selama proses penelitian.

Agar lebih mudah peneliti dalam melakukan wawancara, maka pertanyaan yang diajukan tertuang dalam dimensi pertanyaan. Dimana dimensi pertanyaan tersebut sesuai dengan garis besar permasalahan yang akan ditanyakan sesuai dengan konsep yang dikemukakan oleh Nurcholis (2007:277) yang menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan adalah penilaian secara menyeluruh terhadap *input*, *proses*, *output*, dan *outcome* dari kebijakan pemerintah daerah, seperti yang tertera pada tabel berikut:

Tabel 3.2
Pedoman Wawancara

No	Dimensi Pertanyaan	Kategori Informan
1	<p><i>Input</i> (masukan) meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sumber daya manusia . 2. Sarana atau prasarana. 3. Sosialisasi kebijakan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dinas Perhubungan 2. UPT Terminal 3. Ketua Organda 4. Petugas Penarik Retribusi 5. Supir Angkutan Umum
2	<p>Proses (pelaksanaan) meliputi :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kejelasan mekanisme penarikan retribusi. 2. Pelayanan dalam proses penarikan. 3. Kepastian dalam penarikan retribusi. 4. Penertiban dalam pelaksanaan kebijakan. 5. Efektif dalam pelaksanaan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dinas Perhubungan 2. UPT Terminal 3. Ketua Organda 4. Petugas Penarikan Retribusi 5. Supir Angkutan Umum
3	<p><i>Outputs</i> (hasil) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesesuaian pelaksanaan dengan tujuan kebijakan. 2. Ketepatan sasaran yang dituju. 3. Sasaran yang tertangani. 4. Kelompok yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dinas Perhubungan 2. UPT Terminal 3. Petugas Penarikan Retribusi 4. Supir Angkutan Umum
4	<p><i>Outcomes</i> (dampak) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ada tidaknya perubahan terhadap kelompok sasaran kebijakan (supir angkutan). 2. Peningkatan pelaksanaan peraturan daerah oleh implementator. 3. Penerimaan pendapatan retribusi angkutan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dinas Perhubungan 2. UPT Terminal 3. Petugas Penarikan Retribusi

(Sumber : Peneliti, 2015)

Adapun alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, khususnya dalam melakukan wawancara adalah:

- 1) Buku catatan : untuk mencatat pencatatan dengan sumber data.
- 2) Handphone Camera : untuk memotret kegiatan yang berkaitan dengan penelitian. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan keabsahan penelitian.
- 3) Handphone recorder : berfungsi untuk merekam semua percakapan atau pembicaraan. Penggunaan alat ini dalam wawancara perlu memberi tahu informan apakah diperbolehkan atau tidak.

3. Dokumentasi

Dokumen merupakan studi yang digunakan untuk mencari dan memperoleh data sekunder yang relevan dengan masalah yang diteliti berupa tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan-catatan, peraturan, kebijakan, laporan-laporan. Dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif (Sugiyono, 2009:82).

Dalam penelitian kualitatif, kegiatan analisis data diperoleh sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan dan setelah selesai di lapangan. Namun faktanya analisis data kualitatif berlangsung selama proses pengumpulan data. Data yang terkumpul harus diolah sedemikian rupa hingga menjadi informasi yang dapat digunakan dalam menjawab perumusan masalah yang diteliti.

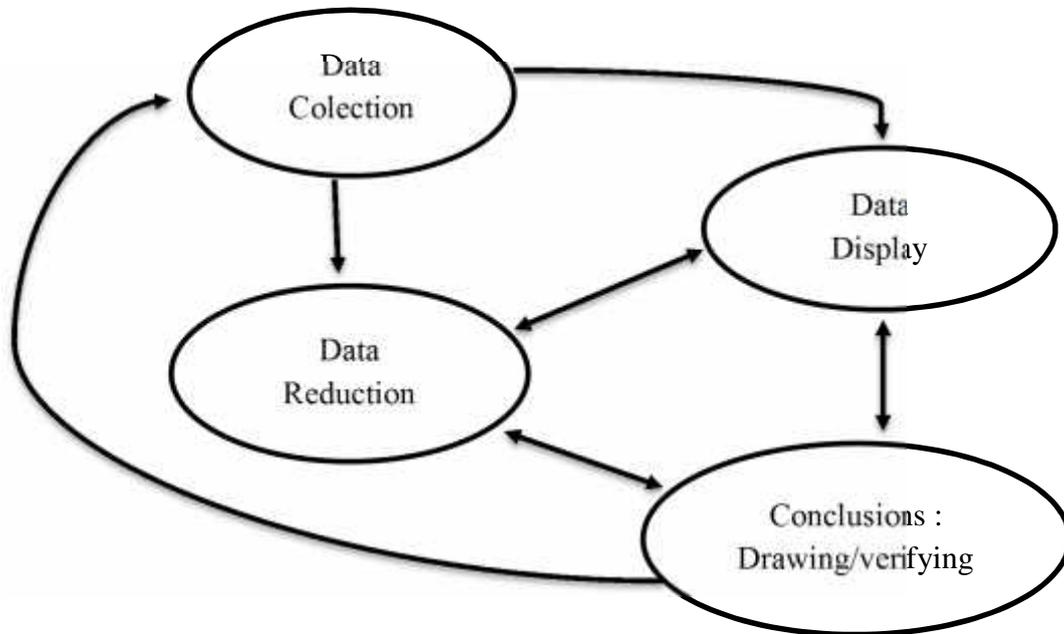
Sugiyono (2009:89) menjelaskan bahwa analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun

kedalam pola, memilih mana yang penting dan akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah di pahami oeh diri sendiri maupun orang lain.

Sedangkan Miles dan Hubberman (1984) dalam Sugiyono (2009:91) mengemukakan bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus pada setiap tingkatan atau tahapan penelitian hingga data yang didapat bersifat jenuh.

Dalam penelitian ini, proses analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif model interaktif dari Miles dan Hubberman. Kegiatan analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan sebagai sesuatu yang terjalin merupakan proses siklus dan interaktif pada saat sebelum, selama, dan sesudah pengumpulan data dalam bentuk sejajar untuk membangun wawasan umum yang disebut analisis. Miles dan Hubberman menyatakan ada empat aktivitas dalam analisis data, yaitu:

Gambar 3.1
Teknik Analisa Data Miles dan Huberman



(Sumber: Miles dan Humberrman, 2009:20)

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Dalam suatu penelitian, langkah pengumpulan data adalah satu tahap yang sangat menentukan terhadap proses dan hasil penelitian yang akan dilaksanakan tersebut. Kesalahan dalam melaksanakan pengumpulan data dalam satu penelitian, akan berakibat langsung terhadap proses dan hasil suatu penelitian.

Kegiatan pengumpulan data pada prinsipnya merupakan kegiatan penggunaan metode dan instrumen yang telah ditentukan dan diuji validitas dan reliabilitasnya. Secara sederhana, pengumpulan data diartikan sebagai proses atau kegiatan yang dilakukan peneliti untuk mengungkap atau menjangring berbagai fenomena, informasi atau kondisi lokasi penelitian

sesuai dengan lingkup penelitian. Dalam prakteknya, pengumpulan data ada yang dilaksanakan melalui pendekatan penelitian kuantitatif dan kualitatif. Dengan kondisi tersebut, pengertian pengumpulan data diartikan juga sebagai proses yang menggambarkan proses pengumpulan data yang dilaksanakan dalam penelitian kuantitatif dan penelitian kualitatif.

Pengumpulan data, dapat dimaknai juga sebagai kegiatan peneliti dalam upaya mengumpulkan sejumlah data lapangan yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan penelitian (untuk penelitian kualitatif), atau menguji hipotesis (untuk penelitian kuantitatif).

2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Selama proses pengumpulan data dari berbagai sumber, tentunya akan sangat banyak data yang didapatkan oleh peneliti. Semakin lama peneliti berada di lapangan, maka data yang didapatkan akan semakin kompleks dan rumit sehingga, apabila tidak segera di olah akan dapat menyulitkan peneliti, oleh karena itu proses analisis data pada tahap ini juga harus di lakukan. Untuk memperjelas data yang didapatkan dan mempermudah peneliti dalam pengumpulan data, selanjutnya maka dilakukan reduksi data.

Reduksi data dapat diartikan sebagai proses merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, di cari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan memudahkan peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya jika diperlukan.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Langkah penting selanjutnya dalam kegiatan analisis data kualitatif adalah penyajian data. Secara sederhana penyajian data dapat diartikan sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Dalam sebuah penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat, tabel, grafik, *flow chart*, bagan, pictogram, dan sejenisnya.

Namun pada penelitian ini, penyajian data yang peneliti lakukan adalah bentuk narasi. Hal ini sesuai seperti yang dikatakan oleh Miles dan Hubberman, “*the most frequent form display data for qualitative research data in the past has been narrative text*”, yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Selain itu penyajian data dalam bentuk bagan juga dilakukan pada penelitian ini.

4. Verifikasi/Penarikan Kesimpulan (*Verification/Drawing Conclusion*)

Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Hubberman adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Dari permulaan pengumpulan data, peneliti mulai mencari arti dari hubungan-hubungan, mencatat keteraturan, pola-pola dan menarik kesimpulan. Asumsi dasar dan kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan terus berubah selama proses, pengumpulan data masih terus berlangsung dan tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Akan tetapi, apabila kesimpulan tersebut didukung oleh

bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

Selanjutnya guna memastikan keabsahan data maka digunakan teknik triangulasi, yaitu adanya pengecekan kembali terhadap derajat kepercayaan data yang berasal dari wawancara yang kemudian membandingkan dari hasil wawancara dengan informan lain. Maksudnya adalah agar terdapat kesamaan pandanganm pendapat, atau pemiekiran antara peneliti dengan informan, sehingga penelitian terjawab menurut kebenaran senyatanya sebagai temuan dan sumbangan penelitian bagi pengembangan Ilmu Administrasi Neegara.

3.8 Uji Keabsahan Data

Menurut Sugiyono (2012:267), keabsahan data atau validitas adalah derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian dengan data yang dapat dilaporkan oleh peneliti. Data dalam penelitian kualitatif, dapat dinyatakan valid apabila tidak ada perbedaan antara yang dilaporkan peneliti dengan apa yang sesungguhnya terjadi pada obyek yang diteliti.

Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif yang digunakan oleh peneliti adalah seagai berikut :

1. Triangulasi

Teknik triangulasi adalah teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada (Sugiyono, 2012:273). Terdapat beberapa macam triangulasi diantaranya :

- a. Triangulasi Sumber yaitu mengecek data yang diperoleh dari sumber yang berbeda dengan teknik yang berbeda.
- b. Triangulasi Teknik yaitu mengecek data yang diperoleh kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.
- c. Triangulasi Waktu yaitu mengecek data yang diperoleh di waktu yang berbeda.

Dalam penelitian ini, proses *check* dan *recheck* data yang dilakukan oleh peneliti menggunakan teknik triangulasi sumber dan teknik.

2. *Member Check*

Menurut Sugiyono (2012:276) *Member Check* adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuannya adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Bila data yang ditemukan valid, maka semakin dipercaya.

4.9 **Jadual Penelitian**

Dalam penelitian yang berjudul Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Pelaksanaan penelitian ini dimulai pada bulan September 2014 dan direncanakan selesai pada tahun 2015. Rencana kegiatan penelitian sebagaimana dimaksud yaitu sebagai berikut :

Tabel 3.3
Rencana Kegiatan Penelitian

No.	Kegiatan	Tahun Pelaksanaan														
		2014				2015										
		Sep.	Okt.	Nov.	Des.	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Mei	Jun.	Jul.	Agust.	Sept.	Okt.	Nop.
1.	Observasi Awal	■	■	■	■	■										
2.	Pengurusan Perizinan	■	■	■	■	■	■	■	■	■						
3.	Tahap Penyusunan Proposal		■	■	■	■	■	■	■							
4.	Seminar Proposal									■						
5.	Revisi Proposal									■						
6.	Penelitian Kelapangan									■	■	■	■	■		
7.	Penyusunan Hasil Penelitian									■	■	■	■	■		
8.	Sidang Skripsi															■
9.	Revisi Skripsi															■

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1 Deskripsi Wilayah Kabupaten Tangerang

Secara astronomis Kabupaten Tangerang terletak di bagian timur Provinsi Banten pada koordinat 106°20'-106°43' Bujur Timur dan 6°00'--6°20' Lintang Selatan. Luas wilayah Kabupaten Tangerang setelah terjadi pemekaran dengan terbentuknya Kota Tangerang Selatan berdasarkan UU Nomor 51 Tahun 2008 Tanggal 26 Nopember 2008 menjadi 959,61 km².

Secara Topografi, Kabupaten Tangerang berada pada wilayah dataran rendah dan dataran tinggi. Dataran rendah sebagian besar berada di wilayah utara yaitu Kecamatan Teluknaga, Mauk, Kemiri, Sukadiri, Kresek, Kronjo, Pakuhaji, dan Sepatan. Sedangkan dataran tinggi berada di wilayah bagian tengah ke arah selatan

Iklm dan curah hujan di Kabupaten Tangerang juga cukup panas dengan suhu yang relatif panas dan kelembaban yang tinggi. Selama tahun 2013, temperatur udara rata-rata mencapai 27,8⁰C. Suhu tertinggi pada Bulan Oktober, yaitu 33,8⁰C dan suhu terendah pada Bulan Juli yaitu 23,5⁰C.

Hasil proyeksi penduduk pada tahun 2013 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Kabupaten Tagerang adalah 3.157.780 jiwa. Terdiri dari 1.617.090 laki-laki dan 1.540.690 perempuan.

Secara administratif Kabupaten Tangerang terdiri dari 29 Kecamatan, 246 Desa dan 28 Kelurahan. Luas terbesar berada di Kecamatan Rajeg, yaitu sebesar 53,70 Km² atau 5,60% dari luas wilayah Kabupaten Tangerang, sedangkan Kecamatan yang memiliki luas terkecil, yaitu Kecamatan Sepatan dengan luas 17,32 Km² atau 1,80% dari luas wilayah Kabupaten Tangerang. Sedangkan Kecamatan Balaraja memiliki luas wilayah 33,56 KM² dengan presentase 3,5% dari luas wilayah Kabupaten Tangerang.

Tabel 4.1
Luas Kecamatan, Jumlah Desa dan Kelurahan di Kabupaten Tangerang

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km2)	Persentase (%)	Kelurahan	Desa
1	Cisoka	26.98	2.81	0	10
2	Solear	29.01	3.02	0	7
3	Tigaraksa	48.74	5.08	2	12
4	J a m b e	26.02	2.71	0	10
5	Cikupa	42.68	4.45	2	12
6	Panongan	34.93	3.64	1	7
7	C u r u g	27.41	2.86	3	4
8	Kelapa Dua	24.38	2.54	5	1
9	L e g o k	35.13	3.66	1	10
10	Pagedangan	45.69	4.76	1	10
11	Cisauk	27.77	2.89	1	5
12	Pasar Kemis	25.92	2.7	4	5
13	Sindang Jaya	37.15	3.87	0	7
14	Balaraja	33.56	3.5	1	8
15	Jayanti	23.89	2.49	0	8
16	Sukamulya	26.94	2.81	0	8
17	K r e s e k	25.97	2.71	0	9
18	Gunung Kaler	29.63	3.09	0	9
19	K r o n j o	44.23	4.61	0	10
20	Mekar Baru	23.82	2.48	0	8
21	M a u k	51.42	5.36	1	11
22	K e m i r i	32.7	3.41	0	7
23	Sukadiri	24.14	2.52	0	8
24	R a j e g	53.7	5.6	1	12
25	Sepatan	17.32	1.81	1	7
26	Sepatan Timur	18.27	1.9	0	8
27	Pakuhaji	51.87	5.41	1	13
28	Teluknaga	40.58	4.23	0	13
29	Kosambi	29.76	3.1	3	7
Jumlah		959.61	100	28	246

(Sumber: BPS Kabupaten Tangerang, 2015)

4.1.2 Batas Wilayah Kabupaten Tangerang

Kabupaten Tangerang termasuk salah satu daerah tingkat dua yang menjadi bagian dari wilayah Provinsi Banten. Terletak pada posisi geografis cukup strategis dengan batas-batas :

Sebelah Utara : Berbatasan dengan Laut Jawa.

Sebelah Timur : Berbatasan dengan DKI Jakarta, Kota Tangerang.

Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Bogor dan Kota Tangerang Selatan.

Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Serang dan Lebak.

Letak geografis yang berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta, menjadi salah satu potensi Kabupaten Tangerang untuk berkembang menjadi daerah penyangga ibu kota. Selain itu Kabupaten Tangerang juga menjadi pintu gerbang untuk hubungan Provinsi Banten dengan Provinsi DKI Jakarta. Kedua hal tersebut menimbulkan interaksi yang menumbuhkan fenomena interdependensi yang kemudian berdampak pada timbulnya pertumbuhan pada suatu wilayah.

Jarak antara Kabupaten Tangerang dengan Pusat Pemerintahan Republik Indonesia (DKI Jakarta) sekitar 30 KM. Yang bisa ditempuh dengan waktu satu jam. Keduanya dihubungkan dengan lajur lalu lintas darat bebas hambatan (jalan TOL) Jakarta - Merak yang menjadi jalur utama lalu lintas perekonomian antara Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera.

Gambar 4.1
Peta Administrasi Kabupaten Tangerang



4.1.3 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang

Dinas Perhubungan merupakan salah satu unsur pelaksana penyelenggara pemerintahan bidang perhubungan di wilayah Kabupaten Tangerang. Dinas perhubungan berlokasi di wilayah Kecamatan Sukamulya di Jl. Parahu, Desa Parahu, Kecamatan Sukamulya, Kabupaten Tangerang.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dipimpin oleh Kepala Dinas yang membawahi Sekertariat Sub Bagian Perencanaan, Sub Bagain Umum dan Kepegawaian, Sub Bagian Keuangan, dan memiliki Bidang Teknik Keselamatan, Bidang Lalulintas dan Angkutan, Bidang Laut dan Udara, serta terdapat Unit Pelaksana Teknis dan Kelompok Jabatan Fungsional. Berikut adalah Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berdasarkan Praturan Bupati

Nomor 14 Tahun 2015 Tentang Tugas Pokok, Fungsi, Rincian Tugas, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, yang terdiri dari:

- a. Kepala Dinas.
- b. Sekertariat:
 1. Sub Bagian Perencanaan;
 2. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian; dan
 3. Sub Bagian Keuangan.
- c. Bidang Teknik Keselamatan:
 1. Seksi Manajemen Keselamatan;
 2. Seksi Perbengkelan; dan
 3. Seksi Bimbingan Penyuluhan dan Analisis Kecelakaan.
- d. Bidang Lalulintas dan Angkutan:
 1. Seksi Lalulintas;
 2. Seksi Angkutan; dan
 3. Seksi Pengawasan dan Pengendalian.
- e. Bidang Laut dan Udara
 1. Seksi Angkutan Laut;
 2. Seksi Administrasi Kepelabuhan; dan
 3. Seksi Kebandaraan.
- f. Unit Pelaksana Teknis; dan
- g. Jabatan Fungsional.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas

pembantuan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan dan kebijakan pemerintah daerah.

Kepala Dinas Perhubungan mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan bahan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan koordinasi dengan instansi/lembaga lain terkait pemberian bimbingan teknis di bidang perhubungan;
- d. Pelaksana pengkajian dan evaluasi serta pelaporan di bidang perhubungan; dan
- e. Pelaksanaan tugas-tugas dinas lain yang diberikan oleh Bupati.

Dalam melaksanakan penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan, Kepala Dinas memiliki rincian tugas sebagai berikut:

- a. Memimpin pelaksanaan program kegiatan dinas dalam rangka mendukung melaksanakan fungsi Dinas Perhubungan;
- b. Membina pegawai dilingkungan dinas untuk meningkatkan kinerja pegawai;
- c. Merencanakan program kegiatan mengacu kepada rencana pembangunan jangka menengah dan peraturan perundang-undangan;
- d. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lain terkait di bidang keciptakaryaan;
- e. Mengevaluasi pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan dinas; dan

- f. Melaporkan pelaksanaan tugas hasil program kegiatan sesuai akuntabilitas kinerja dan rencana.

Sekretaris Dinas mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian sub bagian perencanaan, umum dan kepegawaian, serta keuangan dinas.

Sekretaris Dinas mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perencanaan program yang berkaitan dengan kesekretariatan mengacu kepada rencana pembangunan jangka menengah daerah, peraturan perundang-undangan;
- b. Melaksanakan program kegiatan sekretariat dalam rangka mendukung melaksanakan administrasi dinas;
- c. Pembinaan pegawai di lingkungan dinas untuk meningkatkan kinerja pegawai;
- d. Pembagian tugas dan mengkoordinir kepada bawahan sesuai dengan tugas dan tanggung jawab masing-masing sub bagian untuk kelancaran melaksanakan tugas;
- e. Melaksanakan evaluasi kinerja bawahan di lingkungan sekretariat dinas;
- f. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait kegiatan dinas.
- g. Melaksanakan monitoring dan evaluasi serta mengumpulkan pelaporan kegiatan dinas; dan
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Bidang Teknik Keselamatan mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian Bidang Teknik Keselamatan.

Bidang Teknik Keselamatan mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan teknis Bidang Teknik Keselamatan;
- b. Penyusunan, penganalisaan data dan informasi Bidang Teknik Keselamatan;
- c. Pelaksanaan kegiatan Bidang Teknik Keselamatan;
- d. Pelaksanaan dan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait Bidang Teknik Keselamatan;
- e. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan; dan
- f. Pelaksanaan tugas lainnya yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Bidang Lalulintas dan Angkutan mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian program Bidang Lalulintas dan Angkutan, Terminal dan Perparkiran.

Bidang Lalulintas dan Angkutan mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan teknis Bidang Lalulintas dan Angkutan, Terminal dan Perparkiran;
- b. Penyusunan, penganalisaan data dan informasi Bidang Lalulintas dan Angkutan, Terminal dan Perparkiran;
- c. Pelaksanaan kegiatan Bidang Lalulintas dan Angkutan, Terminal dan Perparkiran;

- d. Pelaksanaan dan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait Bidang Lalulintas dan Angkutan, Terminal dan Perparkiran;
- e. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan; dan
- f. Pelaksanaan tugas lainnya yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Bidang Laut dan Udara mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian program Bidang Laut dan Udara.

Bidang Laut dan Udara mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan teknis Bidang Laut dan Udara;
- b. Penyusunan, penganalisaan data dan informasi Bidang Laut dan Udara;
- c. Pelaksanaan kegiatan Bidang Laut dan Udara;
- d. Pelaksanaan dan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait Bidang Laut dan Udara;
- e. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan; dan
- f. Pelaksanaan tugas lainnya yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Pada penelitian ini, peneliti mengambil fokus penelitian di Bidang Lalulintas dan Angkutan pada Seksi Angkutan serta Seksi Pengawasan dan Pengendalian, yaitu yang berkaitan mengenai evaluasi pelaksanaan penarikan retribusi angkutan umum di terminal penumpang sesuai dengan tugas dan fungsi kedua seksi tersebut.

Seksi Angkutan mempunyai tugas merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian kegiatan di Bidang Angkutan dan Terminal.

Seksi Angkutan mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. Merencanakan program kegiatan Angkutan dan Terminal;
- b. Melaksanakan pengumpulan data bahan perumusan Bidang Angkutan dan Terminal;
- c. Melaksanakan penetapan lokasi Terminal Penumpang tipe C, pengesahan rancangan bangun Terminal Penumpang tipe C;
- d. Melaksanakan pengoperasian Terminal Penumpang tipe A, tipe B, dan tipe C;
- e. Pembangunan Terminal Angkutan Barang dan pengoperasian Terminal Angkutan Barang;
- f. Penyusunan jaringan trayek dan penetapan kebutuhan kendaraan untuk kebutuhan angkutan yang wilayah pelayanannya dalam satu Kabupaten;
- g. Pemberian ijin trayek angkutan pedesaan/angkutan perkotaan;
- h. Penyusunan dan penetapan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan Kabupaten;
- i. Penetapan wilayah operasi dan kebutuhan kendaraan untuk angkutan taksi yang wilayah pelayanannya dalam satu Kabupaten;
- j. Pemberian ijin operasi angkutan taksi yang melayani wilayah Kabupaten, pemberian ijin usaha angkutan pariwisata, pemberian ijin usaha angkutan barang;

- k. Pemberian rekomendasi operasi angkutan sewa;
- l. Penetapan tarif angkutan kelas ekonomi angkutan dalam Kabupaten;
- m. Pemberian ijin trayek angkutan kota yang wilayah pelayanannya dalam satu wilayah Kabupaten;
- n. Penentuan lokasi, pengelolaan dan pemeliharaan shelter dan fasilitas perhentian lainnya;
- o. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait Bidang Angkutan dan Terminal;
- p. Melaksanakan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan; dan
- q. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Seksi Pengawasan dan Pengendalian mempunyai tugas merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian kegiatan di bidang pengawasan dan pengendalian.

Seksi Pengawasan dan Pengendalian memiliki rincian tugas pokok yaitu sebagai berikut:

- a. Merencanakan program kegiatan pengawasan dan pengendalian;
- b. Melaksanakan pengumpulan data bahan perumusan pemeriksaan kendaraan di jalan Kabupaten;
- c. Pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan, pelanggaran ketentuan pengujian berkala, perijinan angkutan umum;
- d. Melaksanakan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang;

- e. Melaksanakan pengendalian penyimpangan operasional lalu lintas dan angkutan jalan serta pengawasan dan pengendalian operasional Kebijakan Dinas;
- f. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait bidang pengawasan dan pengendalian;
- g. Melaksanakan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan; dan
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Gambar 4.3
Kantor Dinas Perhubungan Kab. Tangerang



(Sumber: Peneliti, 2015)

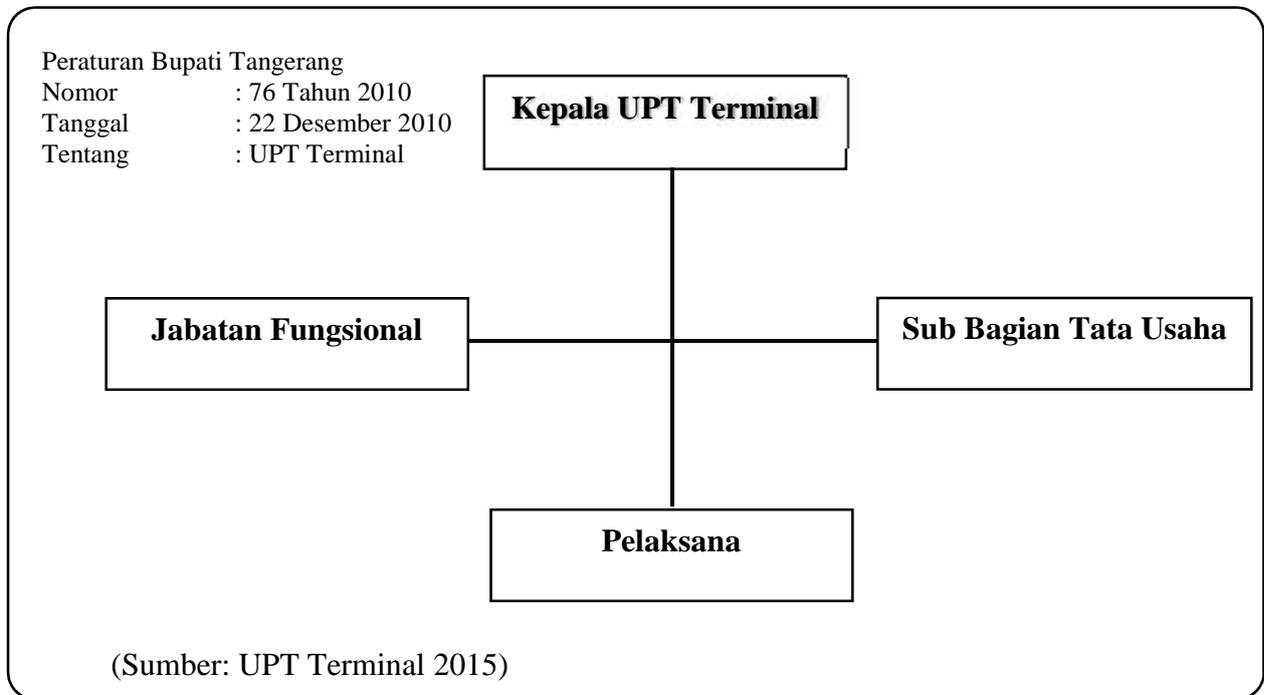
4.1.4 Gambaran Umum Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang

Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal adalah unsur penunjang dari sebagian tugas dinas dalam bidang terminal yang berada dalam lingkup struktur organisasi Dinas Perhubungan. Unit Pelaksana Teknis dalam menjalankan tugasnya harus menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi baik dalam lingkungannya, maupun dengan instansi lainnya yang terkait. Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dan fungsi Dinas di bidang pengelolaan Terminal.

Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Pelaksana penyusunan perencanaan dan program teknis dalam bidang Terminal;
- b. Pelaksana teknis bidang Terminal;
- c. Pelaksana pengawasan dan pengendalian monitoring dan evaluasi serta pelaporan hasil kegiatan Terminal;
- d. Pelaksana kegiatan ketatalaksanaan yang meliputi tata usaha, keuangan dan kepegawaian; dan
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

Gambar 4.4
Struktur Organisasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal



Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Terminal dipimpin oleh Kepala UPT yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Kepala UPT memiliki tugas memimpin, melaksanakan, mengkoordinasikan, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan rincian tugas dan fungsi UPT Terminal.

Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan surat menyurat, inventaris perlengkapan kantor, kepegawaian, keuangan, dan urusan umum. Sub Bagian Tata Usaha Mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan perencanaan pedoman dan pengelolaan bahan perumusan kebijakan yang berkaitan dengan program bidang Terminal, dan ketatausahaan meliputi kepegawaian, surat menyurat, serta keuangan;

- b. Pelaksanaan pemberian fasilitasi dan dukungan pelayanan teknis administrasi;
- c. Pengelolaan surat menyurat, penggandaan, pendistribusian, dan kearsipan;
- d. Pelaksanaan tertib administrasi pengelolaan inventarisasi barang, pemeliharaan sarana prasarana perlengkapan dan aset unit;
- e. Pelaksanaan pengelolaan administrasi dan penatausahaan keuangan dilingkup unit;
- f. Pelaksanaan dan pembinaan organisasi dan tata laksana;
- g. Pelaksanaan koordinasi dengan dinas terkait di bidang ketatausahaan;
- h. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian, monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan unit; dan
- i. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan atasan sesuai bidang tugasnya.

Pelaksana Pemeliharaan mempunyai rincian tugas merencanakan dan mengendalikan urusan di bidang pemeliharaan. Dalam melaksanakan tugasnya pelaksana pemeliharaan mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan penyusunan perencanaan program yang berkaitan dengan pemeliharaan;
- b. Pelaksanaan dan pembuatan penyajian laporan kegiatan dibidang tugasnya;
- c. Pelaksanaan dan pemberian saran dan pertimbangan kepada kepala UPT untuk bahan menentukan kebijakan/keputusan.
- d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan atasan sesuai bidang tugasnya.

Pelaksana Keamanan dan Ketertiban mempunyai tugas merencanakan, melaksanakan dan mengendalikan urusan dibidang keamanan dan ketertiban. Dalam melaksanakan tugasnya pelaksana keamanan dan ketertiban mempunyai fungsi:

- a. Pelaksanaan penyusunan dan perencanaan program keamanan dan ketertiban;
- b. Pelaksana kegiatan keamanan dan ketertiban Terminal;
- c. Pelaksana dan penyusunan laporan semua kegiatan di bidang tugasnya;
- d. Memberikan saran pertimbangan kepada Kepala UPT untuk bahan menentukan kebijakan/keputusan; dan
- e. Pelaksana tugas lainnya yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Kelompok Jabatan Fungsional terdiri atas sejumlah tenaga dalam jenjang jabatan fungsional yang terbagi kedalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang keahliannya. Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan sebagian kegiatan UPT Terminal secara profesional sesuai dengan kebutuhan. Setiap Kelompok Jabatan Fungsional dipimpin oleh seorang tenaga fungsional yang ditunjuk diantara tenaga fungsional yang ada dilingkup UPT Terminal.

Gambar 4.5
Kantor UPT Terminal



(Sumber: Peneliti, 2015)

4.1.5 Gambaran Umum Terminal Balaraja

Terminal Balaraja merupakan terminal penumpang Tipe B yang ada di Kabupaten Tangerang, tepatnya di wilayah Kecamatan Balaraja. Terminal Balaraja di bangun pada tahun 2001 dengan luas 7000 m². Berdasarkan data asset daerah Kabupaten Tangerang, pengadaan lahan Terminal Balaraja ini sebenarnya telah ada sejak tahun 1992. Namun belum berupa bangunan gedung terminal. Bangunan gedung Terminal Balaraja baru dibangun pada tahun 2001 yang berlokasi di Jl. Raya Kresek KM. 2 Nomor 1.

Terminal Balaraja merupakan satu-satunya terminal Tipe B yang berada di Kabupaten Tangerang yang diperuntukan untuk kendaraan jenis AKDP dan APDS atau Angkutan Kota. Akan tetapi pada tahun 2009 Terminal Balaraja dijadikan kantor Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika sebelum menjadi Dinas

Perhubungan karena terjadi pemekaran wilayah Kabupaten Tangerang dengan Kota Tangerang Selatan pada tahun 2008, yang kemudian Kantor Dinas sementara di relokasi ke Terminal Balaraja sebelum memiliki Kantor Dinas sendiri. Akan tetapi, meskipun pada waktu tersebut Terminal Balaraja bertambah fungsinya, Terminal Balaraja tetap dioperasikan sebagai Terminal Penumpang sampai saat ini.

Gambar 4.6
Bangunan Terminal Balaraja



(Sumber: Peneliti, 2015)

4.2 Daftar Informan Penelitian

Seperti yang telah peneliti paparkan pada pembahasan sebelumnya mengenai metode penelitian, bahwa peneliti telah menjelaskan pemilihan informan dalam penelitian ini, penentuan informan penelitian di tentukan dengan menggunakan teknik *Purposive* atau dipilih secara sengaja. yakni suatu teknik pengambilan informan dengan penetapan sampel berdasarkan kriteria-kriteria tertentu disesuaikan dengan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian. Adapun

informan-informan yang peneliti tentukan, merupakan orang-orang yang menurut peneliti paling mengetahui dan memiliki informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini, karena informan yang peneliti pilih senantiasa berurusan dengan permasalahan yang sedang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung.

Informan dalam penelitian ini adalah pihak-pihak yang terlibat dan memiliki informasi dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Bagian Keempat Mengenai Retribusi Terminal Studi Kasus di Terminal Balaraja. Adapun Daftar informan yang terlibat dalam penelitian ini adalah berjumlah 15 orang yang di muat dalam tabel 4.2 yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.2
Daftar Nama Informan

Kategori Informan	Kode Informan	Nama	Usia	Jabatan/Status Sosial
Dinas Perhubungan	I ₁₋₁	Hedi Moch. Hertadi, SE	45	Kasub Bagian Umum dan Kepegawaian
	I ₁₋₂	Drs. M. Adi Faidzal	48	Kasie Angkutan
	I ₁₋₃	Dany Wirdana, S.Sos. M.Si	46	Kasie Pengawasan dan Pengendalian
UPT Terminal	I ₂₋₁	Edi Karta, S.IP	53	Kepala UPT Terminal
	I ₂₋₂	Sukri, SE	45	Sub Bagian TU UPT Terminal
	I ₂₋₃	Halimi, SE	50	Staff UPT Terminal
	I ₂₋₄	M. Sakum	52	Korwil Terminal Balaraja
Petugas Penarik Retribusi	I ₃₋₁	Ramang	53	Petugas Penarikan Retribusi Balaraja-Serang
	I ₃₋₂	Juned	40	Petugas Penarikan Retribusi AKDP/AKAP
	I ₃₋₃	Mustofa	66	Petugas Penarikan Retribusi Balaraja - Kresek
	I ₃₋₄	A. Manap	32	Petugas Penarikan Retribusi Balaraja - Tangerang
Supir Angkutan Umum Trayek Terminanl Balaraja	I ₄₋₁	Ata	38	Supir Angkutan Kresek E.03
	I ₄₋₂	Umar	35	Supir Angkutan Serang E.01
	I ₄₋₃	M. Supriatna	51	Supir Angkutan Tangerang A.04
Organda	I ₅₋₁	Dan Persada	47	Ketua Organda Kabupaten Tangerang

(Sumber: Peneliti, 2015)

4.3 Deskripsi Data

Deskripsi data merupakan penjelasan mengenai data yang telah di dapat selama proses penelitian lapangan. Dalam penelitian ini mengenai Evaluasi Peraturan Daerah kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha dengan studi kasus pada Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja menggunakan jenis dan analisis data melalui pendekatan kualitatif. Dalam pendekatan kualitatif maka data yang diperoleh berbentuk kata-kata dan kalimat berdasarkan hasil wawancara dengan informan penelitian, observasi lapangan, studi dokumentasi, dan studi literatur yang relevan dengan fokus penelitian.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara mendalam dengan informan penelitian yang memiliki informasi terkait dengan permasalahan yang sedang diteliti, selain melakukan wawancara pengumpulan data juga dilakukan melalui observasi langsung ke lokasi penelitian dan studi dokumentasi selama penelitian berlangsung. Kemudian pengumpulan data selanjutnya dilakukan dengan menggunakan studi literatur. Hal ini dilakukan agar memperkuat data- data yang telah ada dan teruji keabsahan datanya. Hasil pengumpulan data-data tersebut kemudian di analisis menggunakan teknik analisis data kualitatif sehingga data-data tersebut dapat menghasilkan suatu pemahaman baru.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, bahwa penelitian ini merupakan penelitian kualitatif sehingga dalam menganalisis data dilakukan secara bersamaan selama proses pengumpulan data berlangsung. Oleh karena itu proses analisis data dalam

penelitian ini menggunakan model yang dikembangkan oleh Miles dan Humberman, yakni reduksi data, penyajian data, dan verifikasi/penarikan kesimpulan. Kegiatan pertama yang dilakukan adalah mereduksi data (*data reduction*). Untuk mempermudah peneliti dalam mereduksi data, maka peneliti memberikan kode pada aspek-aspek tertentu. Kode-kode tersebut ditentukan berdasarkan jawaban-jawaban yang sama dan berkaitan dengan permasalahan penelitian. Adapun kode-kode tersebut adalah sebagai berikut:

1. Kode Q menandakan pertanyaan dan kode I menandakan Informan.
2. Kode I₁₋₁ – I₁₋₃ menandakan daftar informan dari pihak Dinas Perhubungan.
3. Kode I₂₋₁ – I₂₋₄ menandakan daftar informan dari pihak UPT Terminal.
4. Kode I₃₋₁ – I₃₋₄ menandakan daftar informan dari pihak petugas retribusi Terminal Balaraja.
5. Kode I₄₋₁ – I₄₋₃ menandakan daftar informan dari pihak supir angkutan trayek Terminal Balaraja.
6. Kode I₅₋₁ menandakan daftar informan dari pihak Oragnda Kabupaten Tagerang.

Hasil pengkodean yang telah dilakukan kemudian dikategorikan berdasarkan jawaban-jawaban yang sama yang berkaitan dengan pembahasan dan di muat dalam tabel matriks hasil wawancara. Kategorisasi dilakukan untuk mempermudah peneliti dalam membaca dan menganalisis jawaban-jawaban tersebut sehingga mudah di pahami. Untuk penyajian data (*data display*) dalam penelitian ini, peneliti melakukan penyajian data dalam bentuk teks narasi, tabel,

dan gambar. Selanjutnya penarikan kesimpulan (*verification*) setelah data bersifat jenuh, artinya telah ada pengulangan informasi, maka kesimpulan tersebut dapat dijadikan jawaban atas masalah penelitian.

Teori yang digunakan untuk mempertajam analisis peneliti pada penelitian yang berjudul Evaluasi Peraturan Daerah kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha dengan studi kasus pada Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja adalah teori evaluasi kebijakan yang dikemukakan oleh **Nurcholis** yang membagi evaluasi kebijakan menjadi empat skema umum penilaian yaitu: *input* (meliputi sumber daya manusia, sarana prasarana, sosialisasi), proses (meliputi kejelasan mekanisme penarikan, pelayanan, kepastian, penertiban, dan ke-efektifan), *outputs* (meliputi kesesuaian pelaksanaan kebijakan, ketepatan, sasaran yang tertangani, dan kelompok yang terlibat), *outcomes* (meliputi ada tidaknya perubahan sasaran kebijakan, peningkatan pelaksanaan penarikan retribusi angkutan umum, dan penerimaan pendapatan retribusi).

4.3.1 Hasil Penelitian Lapangan

Setelah melakukan penelitian ke lapangan baik melalui wawancara, observasi, ataupun dokumentasi kemudian peneliti mendapatkan data-data dan jawaban yang dibutuhkan dalam menyelesaikan proses penelitian, dan setelah melakukan reduksi data, maka peneliti akan memaparkan hasil tersebut dengan menggunakan teori yang dikemukakan oleh **Nurcholis**, berikut adalah pemaparan hasil penelitian sesuai dengan fokus penelitian.

1. *Input* (masukan)

Dimensi *input* merupakan masukan-masukan yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan. Aspek yang dikembangkan dalam dimensi *input* meliputi sumber daya manusia, sarana prasarana, dan sosialisasi mengenai kebijakan.

1) Sumber Daya Manusia (SDM)

Aspek Sumber Daya Manusia (SDM) dalam hal ini adalah pegawai atau implementator yang melaksanakan Perda baik dari Dinas Perhubungan, UPT Terminal sampai ke petugas di lapangan, berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia yang ada saat ini sudah sesuai dengan kebutuhan dan bekerja sesuai dengan kompetensinya atau belum, berikut keterangan yang disampaikan oleh I₁₋₁ pada saat wawancara:

“Kalo berbicara kinerja sudah sesuai dengan faknya itu belum, dan belum optimal, dari 100% mungkin yang bekerja sesuai dengan fak/bidangnya hanya ada sekitar 25%. Kalo dibilang menguasai kita kan bekerja dituntut harus menguasai tugas, dan sampai saat ini Alhamdulillah lancar-lancar saja meskipun bekerja bukan di bidang atau skillnya, untuk petugs retribusi dilapangan juda kuantitasnya masih kurang terutama di Terminal Balaraja, karena hanya ada 10 petugas sedangkan trayek yang dilayani hampir 20 trayek”.
(Wawancara Rabu, 10 Juni 2015. Pukul 13.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa SDM yang bekerja di Dinas Perhubungan masih banyak yang belum sesuai dengan kompetensi di bidang perhubungan. Tumpang tindih pekerjaan masih terlalu tinggi dan yang bekerja sesuai dengan bidang/kompetensinya masih rendah, dan dijelaskan bahwa petugas penarikan retribusi dilapangan terutaa di Balaraja juga masih perlu penambahan. Berikut ini keterangan yang di sampaikan oleh Informan I₂₋₁ kepada peneliti bahwa jumlah pegawai di UPT Terminal dan petugas penarik retribusi

di Terminal Balaraja masih minim. Berikut keterangannya yang disampaikan kepada peneliti pada saat wawancara:

“Kalo yang di sekretariat UPT Terminal itu ada 9 orang termasuk kordinator wilayah dan yang PNS ada 7 orang dan sisanya honorer, kalo untuk petugas retribusi di Balaraja sendiri itu ada 10 orang dan statusnya TKS semua”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Dari hasil wawancara bersama Kepala UPT Terminal diatas dapat diketahui bahwa jumlah pegawai di UPT Terminal masih belum memadai. Hanya ada 9 orang yang bekerja di UPT Terminal dan itupun statusnya tidak PNS semua, yang berstatus PNS hanya ada 7 orang dan sisanya adalah pegawai honorer, yang menyebabkan masih minimnya pegawai UPT Terminal yang memiliki kompetensi di bidang keterminalan. Hal ini menunjukan bahwa di UPT Terminal Kabupaten Tangerang masih belum memadainya sumber daya manusia yang memiliki kompetensi di bidang keterminalan.

Tabel 4.3
Daftar Pegawai UPT Terminal
Kabupaten Tangerang 2015

NO	NAMA/NIP	PANGKAT/GOL	JABATAN
1	EDY KARTA, S.IP Nip. 1996201201983031011	Penata Tk. I (III/d)	Kepala UPT Terminal
2	SUKRIE, SE Nip. 197001042006041011	Penata (III/c)	Kepala Sub Bagian TU UPT Terminal
3	H. SUPRIATNA Nip. 195812151998031003	Penata Muda (III/a)	Kasub Terminal Rajeg
4	ACHMAD BUNI, S.Sos Nip. 197408022002011008	Penata Muda (III/a)	Kasub Terminal Kutabumi-Kp. Melayu
5	UBBAEDI Nip. 196203152006041003	Pengatur (II/c)	Staf Pelaksana
6	M. SAKUM Nip. 196306092007011008	Pengatur Muda Tk.I (II/b)	Kasub Terminal Balaraja
7	HALIMI, SE Nip. 196201212008011002	Pengatur Muda Tk.I (II/b)	Kasub Terminal Cisoka
8	WAWAN BUDIawan	Honorar (K2)	Staf
9	ZAMALUDIN	Honorar	Staf

(Sumber: UPT Terminal, 2015)

Kemudian selain pegawai yang bertugas di UPT Terminal terdapat juga pegawai lapangan yang bertugas melakukan penarikan retribusi di wilayah Terminal Balaraja yang berada dibawah pengawasan Kordinator Wilayah Balaraja. Berikut adalah daftar nama petugas penarik retribusi dan lokasi penarikan retribusi di wilayah Balaraja.

Tabel 4.4
Daftar Lokasi dan Nama Petugas Penarik Retribusi
di Wilayah Balaraja

No	Lokasi Penarikan Retribusi	Nama Petugas
1	Jl. Raya Serang depan Kecamatan Balaraja	1. Ramang 2. Itang B. Sajili 3. Agus
2	Jl. Raya Serang depan PT. Tung Mung	1. M. Subur 2. Imam 3. Acang
3	Jl. Raya Serang lampu merah Balaraja	1. Juned 2. Hara Suhara 3. A. Manap
4	Jl. Raya Kresek depan Kantor Terminal Sentiong-Balaraja	1. Mustofa
Jumlah		10

(Sumber : UPT Terminal Kab. Tangerang, 2015)

Dari tabel 4.3 di atas dapat diketahui bahwa terdapat 10 orang petugas penarik retribusi yang tersebar di 4 titik lintasan wilayah Balaraja. Seluruh petugas retribusi tersebut harus melayani sekitar 1.393 angkutan umum yang seharusnya masuk ke Terminal Balaraja, dan mereka bertanggungjawab kepada Kordinator wilayah Terminal Balaraja dan dengan banyaknya jumlah trayek angkutan yang di layani petugas penarik retribusi perlu adanya penambahan personil di lapangan.

Berdasarkan data dan hasil wawancara bersama informan dapat diketahui bahwa Sumber Daya manusia di Dinas Perhubungan dan UPT Terminal masih belum memadai untuk memenuhi kebutuhan Dinas Perhubungan dalam menangani masalah perhubungan karena masih kurangnya pegawai yang

memiliki kompetensi khusus di bidang perhubungan dan keterminalan serta petugas penarik retribusi di Terminal Balaraja masih kekurangan sumber daya manusia mengakibatkan tidak optimalnya kinerja yang dilakukan, sehingga perlu adanya penambahan petugas retribusi dilapangan.

2) Sarana Prasarana

Aspek Sarana dan Prasarana penunjang merupakan aspek yang di butuhkan dalam proses penarikan retribusi dalam hal ini adalah terminal yang memadai dan fasilitas pendukung yang layak didalamnya apakah sudah tersedia atau belum. Fasilitas tersebut berupa segala sesuatu yang dibutuhkan dalam proses pelaksanaan penarikan retribusi. Berikut adalah data hasil wawancara peneliti bersama I₂₋₁ di Kantor UPT Terminal:

“Kalo di lihat dari standar, mungkin ketika pembangunannyapun ini sudah memadai sebagai terminal Tipe B, fasilitasnya pun sudah lengkap, cuman pengelolaan terminal yang tidak maksimal, dan angkot juga tidak memanfaatkan terminal secara maksimal, yang akhirnya sarana dan prasarana jadi terbengkalai. Fungsinya tidak maksimal banyak yang terabaikan dengan kondisi yang seperti ini seperti tidak berjalannya kegiatan penarikan retribusi, dan lainnya”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Hasil wawancara bersama Kepala UPT diatas dapat diketahui bahwa saat ini Terminal Balaraja tidak berfungsi sebagai moda transportasi dan tidak adanya pengelolaan terhadap lingkungan terminal angkutan penumpang umum, serta penarikan retribusi juga yang tidak berjalan diterminal, kemudian beliau juga menambahkan:

“Kalo kita melihat kondisi saat ini sangat memperihatinkan lah, saya juga pernah mengajukan beberapa kali ke dinas untuk adanya perbaikan infrastruktur dan mengembalikan fungsi Terminal Balaraja namun belum ada realisasi” (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Hal ini menunjukkan bahwa kondisi dan fungsi Terminal Balaraja saat ini tidak memadai sebagai terminal, karena belum adanya pengembalian kembali fungsi terminal yang dulu sempat dijadikan kantor Dinas Perhubungan sekitar tahun 2009 ketika ada pemekaran wilayah Kota Tangerang Selatan, pada saat itu kantor Dinas Perhubungan di alihkan sementara ke Terminal Balaraja sampai sekitar tahun 2012 yang kemudian Terminal Balaraja bertambah fungsi sehingga fasilitas dan sarana prasarana pendukung terminal beralih fungsi, dan sampai sekarang belum ada perbaikan yang dilakukan baik oleh Pemerintah, UPT Terminal maupun Dinas Perhubungan di Terminal Balaraja.

Hal serupa juga di sampaikan oleh I₁₋₁ kepada peneliti pada saat wawancara yang mengatakan bahwa sarana dan prasarana di Terminal Balaraja masih minim dan belum memadai, berikut adalah pernyataannya: *“Sarana dan prasarana terminal belum memadai dan terminal tidak difungsikan”*. Kemudian kordinator wilayah Terminal Balaraja (I₂₋₄) juga menyatakan hal yang sama pada peneliti pada saat wawancara, berikut adalah pernyataannya:

“Belum memadai, dan tidak berfungsi. Yah kalo kebutuhan sarana prasarana paling ya tempat parkir, ruang tunggu, sub terminal, peron, loket penarikan sesuai rute angkutan, jadi kan nanti mobil masuk ke terminal teratur sesuai dengan rutenya masing-masing, tidak acak-acakan”. (Wawancara Senin, 08 Juni 2015. Pukul 11.30 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Kemudian beliau menambahkan bahwa tidak adanya pengelolaan yang dilakukan oleh UPT Terminal karena memang terminal yang tidak berfungsi dan penarikan yang dilakukan di lintasan, berikut pernyataan yang beliau paparkan:

“Selama ini kan berhubung terminal gak berfungsi, ya perawatan tidak ada, kegiatan di terminalpun tidak ada, kan penarikan dilakukan dilapangan juga, karena sampai saat ini terminal balaraja tidak difungsikan”. (Wawancara Senin, 08 Juni 2015. Pukul 11.30 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Peneliti juga melakukan proses wawancara lebih lanjut mengenai keadaan sarana dan prasarana Terminal Balaraja kepada Ketua Organisasi Angkutan Darat Kabupaten Tangerang dan beliauapun memberikan pernyataan yang sama mengenai pengelolaan, kondisi dan fungsi Terminal Balaraja saat ini. Berikut adalah pernyataan dari I₅₋₁ pada saat wawancara di Kantor Organda bersama peneliti:

“Sekarang kan terminal ada di balaraja, cuman memang tidak di fungsikan, karena persoalannya ada atau tidak keinginan baik dari Bupati maupun dari Dishub sendiri utuk memfungsikan terminal itu, yang akhirnya terminal sudah beralih fungsinya”. (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang)

Kemudian beliau juga menambahkan bahwa belum adanya pengelolaan terminal yang dilakukan baik oleh Dishub maupun Pemerintah Daerah untuk melakukan dan memfungsikan kembali Terminal Balaraja. berikut adalah pernyataannya kepada peneliti:

“Belum sama sekali lah karena itu tadi, dipungutmah di pungut retribusi oleh Pemerintah Daerah, tapi tidak ada pegelolaan yang dilakukan oleh Dishub dan Pemda, dan terminal dibiarkan begitu

saja". (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang

Berdasarkan pernyataan-pernyataan informan penelitian di atas peneliti menganalisis bahwa kegiatan penarikan retribusi di terminal tidak berjalan karena belum adanya pengelolaan yang dilakukan terhadap sarana prasarana terminal, baik terhadap bangunan gedung maupun fasilitas pendukung lainnya di Terminal Balaraja. Kondisi Terminal Balaraja juga tidak terawat dan sangat memperhatikan, yang terjadi kemudian menyebabkan Terminal Balaraja dimanfaatkan oleh beberapa oknum untuk kepentingan pribadi yang akhirnya terminal beralih fungsi ketika malam hari karena tidak adanya penerangan. Sampai saat inipun Pemerintah Daerah dan Dinas Perhubungan belum melakukan perbaikan mengenai kondisi sarana dan prasarana pendukung terminal, dan belum dilakukan pengembalian fungsi Terminal Balaraja yang sempat dijadikan Kantor Dinas Perhubungan sementara oleh Pemerintah Daerah.

3) Sosialisasi

Aspek Sosialisasi merupakan proses penyampaian informasi kepada sasaran kebijakan mengenai Peraturan Daerah yang mengatur penarikan retribusi angkutan umum penumpang, bagaimana dengan penjabaran isi peraturan tersebut apakah sudah cukup jelas dan dipahami oleh semua pihak terkait untuk diimplementasikan, berikut adalah wawancara bersama I₂₋₁ mengenai penjabaran Peraturan Daerah adalah sebagai berikut: "*Sudah jelas, akan tetapi implementasinya yang belum maksimal*".

Berdasarkan keterangan Kepala UPT Terminal dapat diketahui bahwa memang penjabaran isi Perda tersebut sudah cukup jelas, namun memang implementasi di lapangan belum sesuai dan para petugas serta objek kebijakan belum mengetahui semua mengenai penjabaran ini Perda tersebut, ini dikarenakan kurangnya sosialisasi yang dilakukan terhadap objek kebijakan dan petugas dilapangan. Hal tersebut di perkuat dari pernyataan yang di sampaikan oleh I₁₋₁ Kasubag Umum dan Kepegawaian Dishub yang merupakan mantan Kepala UTP Terminal, yaitu sebagai berikut:

“Aturan memang sudah cukup jelas, namun untuk sosialisasi baik ke masyarakat maupun ke pengguna terminal itu sendiri belum optimal. Dulu waktu saya di terminal tahun 2012 sudah melakukan sosialisasi kepada objek kebijakan tapi banyak terjadi protes yang dilakukan supir angkutan umum karena tarif retribusi dirasa cukup mahal”. (Wawancara Rabu, 10 Juni 2015. Pukul 13.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Hasil dari wawancara diatas dapat diketahui bahwa penjabaran Perda memang sudah cukup jelas, akan tetapi sosialisasi yang dilakukan oleh Dishub sendiri memang belum optimal dilakukan, yang mengakibatkan objek kebijakan tidak pernah tau antara hak dan kewajiban yang seharusnya mereka dapatkan dan penuhi. Karena memang ada perubahan tarif di dalam penarikan retribusi terhadap angkutan umum penumpang di dalam Peraturan Daerah yang sekarang dan tidak pernah ada sosialisasi yang dilakukan lagi setelah tahun 2012. Hal tersebut juga disampaikan oleh salah satu supir angkutan trayek A.04 (I₄₋₃) yang menjadi informan peneliti dalam wawancara di terminal bayangan pasar sentiong, berikut adalah keterangan yang disampaikan: *“Tidak pernah ada*

sosialisasi Perda, kita hanya tau bayar retribusi Rp. 1000/hari bukan persekali masuk". Kemudian hal yang sama juga di sampaikan oleh I₅₋₁ yang mengatakan:

"Tidak pernah dilakukan, supir angkutan tidak pernah tau isi kebijakan, mereka tidak pernah tau antara hak dan kewajiban mereka sebagai supir angkutan, yang mereka tau hanya membayar retribusi pada petugas di pinggir jalan". (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang)

Hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa tidak pernah ada sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan maupun UPT Terminal kepada objek kebijakan, bahkan sosialisasi kepada petugas penarik retribusi Terminal Balaraja juga tidak dilakukan, yang petugas tahu hanya menarik retribusi dengan memberikan karcis setelah itu menyerahkan hasil penarikan kepada kordinator wilayah. Hal tersebut disampaikan oleh informan I₃₋₁ pada saat wawancara di titik lokasi penarikan retribusi depan PT. Tung Mung Balaraja, berikut adalah pernyataan yang di sampaikan:

"Enggak tau sama Perda, yah yang saya tau Perda itu untuk penarikan retribusi, ada dikarcis retribusi". (Wawancara Jum'at, 07 Agustus 2015. Pukul 10.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Berdasarkan hasil wawancara bersama beberapa informan diatas peneliti menganalisis bahwa selama ini sosialisasi mengenai peraturan daerah tentang retribusi terminal memang tidak dilakukan secara efektif oleh Dinas Perhubungan, UPT Terminal, maupun bidang yang terkait, bahkan para petugas penarik retribusi dilapangan juga tidak mengetahui mengenai penjabaran Perda tersebut, yang mereka ketahui hanya sebatas besaran tarif retribusi, dan ini membuktikan bahwa masih kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas

Perhubungan, UPT Terminal terhadap petugas dilapangan maupun objek retribusi terminal, sehingga mereka tidak mengetahui antara hak dan kewajiban yang harus mereka penuhi yang mengakibatkan tidak berfungsinya secara optimal keberadaan Terminal Balaraja.

2. Proses

Proses merupakan bagaimana sebuah kebijakan diwujudkan dalam bentuk pelayanan langsung kepada objek kebijakan. Dalam melakukan penilaian terhadap proses pelaksanaan kebijakan tersebut, maka peneliti mengembangkannya kedalam beberapa aspek, yaitu kejelasan mekanisme penarikan, pelayanan, kepastian, penertiban, dan ke-efektifan pelaksanaan Perda tersebut. Berikut ini adalah hasil wawancara peneliti bersama informan mengenai penilaian dimensi proses.

1) Kejelasan Mekanisme

Proses pelaksanaan kebijakan penarikan retribusi diperlukan adanya kejelasan mekanisme dan peraturan yang jelas dalam proses penarikan retribusi tersebut, apakah peraturan dan mekanisme tersebut sudah jelas dan di implementasikan atau belum oleh petugas dilapangan, berikut adalah hasil wawancara bersama I₂₋₁, yaitu sebagai berikut:

“Kalo menurut saya perda mengenai retribusi terminal itu sudah cukup jelas, jadi setiap angkutan masuk ke terminal di pungut retribusi terminal, namun kalo kita kembali ke Perda maka tidak akan tercapai retribusi terminal, karena mereka tidak ada kesadaran untuk masuk ke terminal. Jadi terpaksa kita yang turun kelapangan walaupun secara aturan kita menyalahi aturan, karena melakukan penarikan di lapangan bukan di terminal. Namun kita kembali lagi kepada tuntutan pemerintah, karena walau bagaimanapun harus ada pemasukan yang terserap, walaupun kita melakukan di jalan yang penting kita sesuai tidak keluar dari tarif

yang sudah di tentukan walaupun tidak maksimal". (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa mekanisme pelaksanaan penarikan retribusi di Terminal Balaraja sudah cukup jelas, namun memang dalam implementasi tidak sesuai dengan Peraturan dan mekanisme yang ada. Hal senada juga disampaikan oleh I₂₋₄ kepada peneliti, berikut adalah pernyataannya:

"Sebenarnya sudah jelas kalo mekanismenya, cuman kan berhubung terminalnya gak berfungsi, jadi belum bisa melakukan pemungutan retribusi sesuai dengan mekanisme". (Wawancara Senin, 08 Juni 2015. Pukul 11.30 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Hasil dari pernyataan informan penelitian di atas dapat diketahui bahwa mekanisme penarikan retribusi terminal sudah cukup jelas. Akan tetapi dalam implementasinya memang tidak sesuai dengan mekanisme dan peraturan yang ada, yang kemudian terjadi penyimpangan dengan melakukan penarikan retribusi di lintasan yang berada jauh di luar area terminal. Hal ini juga di perkuat oleh pernyataan I₃₋₃ yang mengatakan bahwa:

"Seharusnya penarikannya di dalam terminal, kita cukup nunggu di pos retribusi, dan penarikan dilakukan disana di buktikan dengan karcis retribusi. Tapi inikan penarikannya dilakukan di lintasan bukan di terminal, jadi gak sesuai mekanisme". (Wawancara Senin, 27 Juli 2015. Pukul 11.00 Wib. Di lintasan sentiong)

Berdasarkan hasil temuan dilapangan selain penarikannya dilakukan di lintasan jalan, penarikan juga hanya dilakukan satu hari sekali, bukan setiap angkutan melintas di wilayah teritorial Terminal Balaraja, hal ini di perkuat oleh pernyataan dari I₅₋₁ kepada peneliti yang menyatakan bahwa:

“Seharusnya kalo berbicara mekanisme yah penarikan dilakukan didalam terminal, angkutan masuk ke peron yang di sediakan, dan membayar retribusi di pos retribusi,dan penarikanpun dilakukan per setiap kali angkutan masuk ke terminal, bukan sekali per sehari di lintasan”. (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang)

Berdasarkan hasil temuan dilapangan dan wawancara bersama beberapa informan dapat diketahui bahwa proses pelaksanaan penarikan retribusi tidak sesuai dengan mekanisme dan Peraturan Daerah yang sudah ada, yang kemudian terjadi penyimpangan dilapangan karena proses penarikan retribusi dilakukan jauh diluar area terminal yaitu di lintasan angkutan. serta penarikan retribusi juga hanya dilakukan satu kali sehari oleh petugas, padahal sudah jelas tertulis di dalam peraturan bahwa penarikan retribusi dilakukan setiap angkutan memasuki area terminal, bukan sehari sekali. Hal ini terjadi karena Dinas dan objek kebijakan tidak mengoptimalkan fungsi dan keberadaan Terminal Balaraja.

2) Pelayanan

Aspek pelayanan dalam penarikan retribusi merupakan aspek penting dalam pengertian retribusi, karena ketika retribusi itu terus di tarik dari sasaran kebijakan maka perlu adanya pelayanan yang diberikan berupa fasilitas yang baik sebagai timbal balik penarikan retribusi, namun yang terjadi dilapangan tidak ada pelayanan yang diberikan kepada yang menjadi objek retribusi terminal, berikut adalah pernyataan yang di sampaikan oleh I₂₋₄ yang menjelaskan bahwa: *“Kalo transparan sudah transparan, cuman kalo fasilitas kita belum”*. Hal yang sama juga di ungkapkan oleh I₃₋₂ salah seorang petugas penarikan di lapangan kepada

peneliti yang memberikan keterangannya mengenai pelayanan dalam penarikan retribusi, hasil wawancaranya sebagai berikut:

“Iya, kita ngasih karcis, tapi kadang ada juga angkot yang tidak mau kita kasih karcis. Kalo pelayanan kayaknya belum kan kita bukan di terminal”. (Wawancara Kamis, 18 Juni 2015. Pukul 11.00 Wib. Di lintasan AKDP lampu merah Balaraja)

Berdasarkan hasil wawancara diatas menjelaskan bahwa tidak adanya pelayanan yang diberikan oleh pihak terminal kepada objek retribusi, karena memang tidak berfungsinya keberadaan Terminal Balaraja secara optimal, kemudian peneliti juga melakukan wawancara lebih lanjut kepada informan dari pihak supir angkutan dan hal yang sama juga di sampaikan oleh I₄₋₁ kepada peneliti, yaitu sebagai berikut: *“Kalo karcis kita di kasih oleh petugas, kalo pelayanan yang baik enggak ada kayaknya”.* Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan dan temuan di lapangan dapat diketahui bahwa belum adanya upaya nyata yang dilakukan oleh UPT Terminal dalam memberikan pelayanan kepada objek retribusi terminal, dan ini merupakan bentuk penyimpangan terhadap implementasi kebijakan, karena dalam konsep retribusi yang di jelaskan dalam Peraturan Daerah Pasal 17, menjelaskan bahwa ketika pemungutan retribusi dilakukan kepada objek kebijakan, maka harus adanya pelayanan yang di berikan sebagai bentuk timbal balik atas pemungutan retribusi. Hal ini terjadi karena kondisi Terminal Balaraja yang tidak memadai, tidak adanya pengelolaan yang dilakukan terhadap sarana dan fasilitas pendukung lainnya, yang mengakibatkan tidak layak nya kondisi Terminal Balaraja dan tidak difungsikannya terminal sampai saat ini, ini merupakan

sebuah pembiaran yang dilakukan Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan, dan UPT Terminal karena pemungutan retribusi terminal terus dilakukan akan tetapi tidak adanya pengelolaan yang dilakukan yang mengakibatkan tidak adanya pelayanan dan kegiatan di Terminal Balaraja.

3) Kepastian

Kepastian merupakan aspek pendukung dalam melakukan penarikan retribusi, kepastian berkaitan dengan waktu pelaksanaan penarikan retribusi, berikut adalah hasil wawancara peneliti bersama I₃₋₂ yaitu sebagai berikut: *“Kita setiap hari melakukan penarikan, kalo saya mulai jam 07.00 pagi sampai jam 1 siang”*. Dari hasil wawancara ini menunjukkan bahwa penarikan retribusi hanya dilakukan dari pagi sampai siang hari, hal serupa juga di sampaikan oleh I₄₋₃ kepada peneliti, yaitu sebagai berikut:

“Kalo yang dari LLAJ itu dia mulai mintainnya sekitar jam 09.00 sampai jam 12.00, kalo kepagian dia juga tau kita belum dapat sewa banyak”. (Wawancara Jum'at, 31 Juli 2015. Pukul 15.30 Wib. Di terminal bayangan *flyover* Balaraja)

Dari hasil wawancara diatas, dapat peneliti ketahui bahwa penarikan retribusi oleh petugas hanya dilakukan sekitar 5 jam setiap harinya, dan hal ini mengakibatkan potensi retribusi terminal baik di wilayah Terminal Balaraja maupun di Kabupaten Tangerang tidak bisa diserap secara optimal, karena berdasarkan hasil observasi peneliti menunjukkan bahwa jam operasional angkutan umum itu di mulai dari jam 05.00 pagi sampai sekitar jam 18.00 malam atau sekitar 13 jam beroperasi, seharusnya petugaspun melakukan penarikan retribusi sesuai dengan jam operasional angkutan karena penarikan

retribusi dilakukan setiap kali angkutan melintas, namun yang terjadi dilapangan penarikan retribusi hanya dilakukan satu hari satu kali dan ini mengakibatkan potensi retribusi terminal tidak bisa diserap secara optimal.

4) Penertiban

Penertiban adalah aspek penting yang harus dilakukan oleh UPT Terminal, Dinas Perhubungan terhadap supir angkutan yang tidak mematuhi peraturan dan supaya angkutan masuk ke area terminal guna mengoptimalkan keberadaan dan fungsi terminal. Penertiban yang dilakukan dapat berupa pemberian sanksi dan penindakan berupa penilangan terhadap supir angkutan yang melanggar. Keterangan mengenai proses penertiban di dapatkakan dari I₁₋₃, yaitu sebagai berikut: *“Kalo menurut aturan yah sanksi itu ada, dilakukan oleh PPNS Perhubungan”*. Kemudian beliau juga menambahkan mengenai proses penindakan dilapangan, yaitu:

“Sampai saat ini kami belum memberikan sanksi terhadap angkutan umum yang melanggar, disamping tidak adanya fasilitas terminal yang diberikan, supir angkutan juga banyak yang membackup seperti aparat-aparat yang memiliki jabatan yang lebih tinggi, jadi ketika kami melakukan penilangan, yah aparat yang datang ke pimpinan, kemudian pimpinan yang meminta kita untuk menghentikan dulu penindakan, dan ini cukup dilematis bagi kita”. (Wawancara Jum'at, 07 Agustus 2015. Pukul 10.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Hasil wawancara yang disampaikan oleh Kasi Pengawasan dan Pengendalian dapat diketahui bahwa memang sampai saat ini belum optimalnya penertiban dan penindakan yang di lakukan terhadap supir angkutan. Hal yang sama juga disampaikan oleh I₃₋₃ kepada peneliti, yaitu:

“Kalo kita laporan sudah, tapi kalo penindakan belum, penilangan juga hampir enggak ada kalo di balaraja, padahal angkot banyak sekali yang tidak membayar retribusi”. (Wawancara Senin, 27 Juli 2015. Pukul 11.00 Wib. Di lintasan sentiong)

Berdasarkan hasil pernyataan-pernyataan informan di atas dapat diketahui bahwa sampai saat ini penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan belum optimal, upaya-upaya yang dilakukan agar angkutan itu masuk ke terminal juga hampir tidak ada, penertiban berupa teguran dan penindakan terhadap supir angkutan yang melanggar juga sampai saat ini hampir tidak ada, karena memang terlalu banyak kepentingan dan oknum yang bermain di angkutan umum penumpang, jadi ketika dilakukan penertiban banyak kepentingan yang masuk didalamnya dan penindakan tidak di tindak lanjuti oleh petugas Dishub, karena memang Kepala Dinas belum mengeluarkan kebijakan yang kuat mengenai penertiban dan penindakan angkutan umum, hal yang sama mengenai penindakan juga di ungkapkan oleh I5-1 sebagai berikut:

“Tidak diberlakukan. Dan tidak ada penindakan terhadap angkutan umum sejauh ini. Seharusnya kan ketika angkutan tidak membayar retribusi yah seharusnya itu kan di tindak lanjuti”. (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang)

Berdasarkan hasil wawancara bersama beberapa informan di atas, dapat diketahui bahwa penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap supir angkutan yang melanggar memang belum maksimal, penindakan berupa penilanganpun tidak ada, karena dulu pernah dilakukan penindakan oleh seksi pengawasan dan pengendalian namun dihentikan dan tidak ditindak lanjuti

karena banyaknya tekanan yang terjadi, kemudian keberadaan terminal yang kurang di fungsikan oleh UPT Terminal ini menjadi lebih mempersulit Dishub dalam melakukan penindakan. Karena secara aturan sanksi berupa penindakan itu dilakukan oleh PPNS Dinas Perhubungan yang bekerja sama dengan pihak kepolisian, karena untuk melakukan penindakan di luar area terminal Dishub tidak bisa melakukan penindakan sendiri. Akan tetapi sampai saat ini proses penertiban di Terminal Balaraja tidak berjalan sampai saat ini.

5) Efektivitas

Efektivitas merupakan salah satu aspek penting yang harus di lihat dalam mengimplementasikan Peraturan Daerah, apakah Dishub, UPT Terminal dan petugas dilapangan sudah efektif atau belum dalam melaksanakan penarikan retribusi, berikut adalah keterangan dari I₂₋₁ yaitu sebagai berikut:

“Yah kalo kita bicara jujur, saya melihat belum efektif, karena ketika melakukan penarikan dilapangan kita tidak bisa mengontrol langsung baik temen-temen yang bertugas dilapangan maupun supir angkutan itu sendiri. Ditambah sarana prasarana yang tidak mendukung, beda ceritanya kalo kita menarik retribusi di terminal itu akan mudah untuk di awasi”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa pelaksanaan penarikan retribusi di Terminal Balaraja belum berjalan efektif, hal yang sama juga di sampaikan oleh I₁₋₃ yang mengatakan bahwa: *“Belum, karena selama fasilitas terminal belum di sediakan penarikan retribusi itu tidak akan pernah efektif”.* Hal yang senada juga ditekankan oleh I₅₋₁ sebagai pihak Organda Kabupaten Tangerang yang menyatakan bahwa:

“Tidak efektif, selama penarikannya terus dilakukan dipiggy jalan, bukan di dalam terminal”. (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang)

Keterangan dari hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa pelaksanaan penarikan retribusi di Terminal Balaraja belum berjalan efektif, karena faktor terminal yang tidak difungsikan keberadaannya oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal, yang kemudian mengakibatkan semua angkutan yang seharusnya masuk ke Terminal Balaraja tidak bisa di kontrol dan diakomodir dengan baik oleh petugas dilapangan, sehingga banyak menimbulkan terjadinya kemacetan di beberapa titik ruas jalan yang dijadikan terminal bayangan oleh para supir angkutan, di susul dengan tidak adanya penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perubungan.

Berdasarkan beberapa aspek dalam dimensi proses dapat dianalisis bahwa proses implementasi Peraturan Daerah yang mengatur tentang penarikan retribusi terminal belum berjalan sesuai dengan kebijakan yang ada, masih banyak penyimpangan yang terjadi dilapangan, dan belum adanya penindakan guna menertibkan angkutan umum yang melanggar. Yang paling utama adalah tidak tersedianya terminal yang baik sesuai dengan fungsinya, karena sampai saat ini keberadaan Terminal Balaraja kurang di manfaatkan dengan baik oleh Dinas maupun supir angkutan, sehingga fasilitas yang berada di terminal menjadi terbengkalai tanpa adanya pengelolaan dan perawatan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal Kabupaten Tangerang.

3. *Outputs* (hasil)

Outputs merupakan hasil dari sebuah pelaksanaan kebijakan, apakah pelaksanaan kebijakan tersebut menghasilkan keluaran/produk yang sesuai dengan tujuan kebijakan yang telah ditetapkan. Ada beberapa aspek dalam dimensi *outputs* yaitu kesesuaian pelaksanaan dengan tujuan kebijakan, ketepatan sasaran yang dituju, sasaran yang tertangani, dan kelompok yang terlibat didalam pelaksanaan kebijakan tersebut.

1) Kesesuaian Pelaksanaan dengan Tujuan Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan seharusnya sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan, namun yang terjadi di Terminal Balaraja pelaksanaan kebijakan tidak sesuai dengan tujuan kebijakan mengenai penarikan retribusi terminal karena berbagai faktor yang menghambatnya, hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh I₂₋₁ yang mengatakan bahwa:

“Belum, karena sarana prasarana yang kurang mendukung, SDM yang masih minim serta masih lemahnya pengawasan yang dilakukan, karena biar bagaimanapun melakukan penarikan di lapangan tidak akan maksimal, dan di Perda pun sudah dijelaskan melakukan penarikan itu di dalam terminal. Cuman kan ini kita menjalankan kebijakan yang di intruksikan oleh pimpinan, karena biar bagaimanapun potensi sektor retribusi terminal harus di serap untuk PAD”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Hasil wawancara diatas, dapat diketahui bahwa hasil pelaksanaan penarikan retribusi belum sesuai dengan tujuan kebijakan karena masih banyaknya kekurangan yang dimiliki oleh UPT Terminal dalam pelaksanaan

penarikan retribusi, hal yang sama juga di sampaikan oleh I₂₋₂ yaitu sebagai berikut:

“Hasil pelaksanaan yah belum maksimal, namun kita tetap berupaya untuk terus melakukan penarikan karena kita juga kan di target oleh Pemda, makanya yah mau tidak mau kita tetap berupaya walaupun tidak maksimal”. (Wawancara Jum’at 05 Juni 2015. Pukul 14.00 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Berdasarkan keterangan Kasubag TU UPT Terminal penarikan retribusi sampai saat ini belum maksimal dan belum sesuai dengan tujuan kebijakan, dan target pendapatan retribusi terminal yang di bebaskan Pemerintah Daerah juga tidak tercapai, hal senada juga diungkapkan oleh I₁₋₁ berikut adalah yang beliau katakan pada saat wawancara: *“Belum mencapai target karena penarikan hanya dilakukan satu kali satu hari”*. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang peneliti lakukan dapat diketahui bahwa hasil penarikan retribusi terminal belum sesuai dengan tujuan kebijakan yang disebabkan oleh berbagai faktor dan kelemahan-kelemahan yang masih dimiliki oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal, yang mengakibatkan target realisasi pendapatan retribusi sektor terminal di Kabupaten Tangerang tidak tercapai, pernah sekali mencapai target pada tahun 2012 namun kemudian tahun berikutnya mengalami penurunan kembali yang disebabkan tidak dioptimalkannya fungsi Terminal Balaraja sebagai moda transportasi angkutan umum, yang kemudian penarikan retribusi tidak bisa dioptimalkakn. Berikut adalah data target pendapatan dan realisasi pendapatan sektor retribusi terminal sebagaimana ada pada tabel 4.4 berikut ini.

Tabel 4.4
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal

Tahun Anggaran	PAD Sektor Retribusi Terminal			Keterangan
	Target Pendapatan	Realisasi Pendapatan	Persentase (%)	
2011	Rp. 115.000.000	Rp. 65.250.000	53,26%	Tidak Tercapai
2012	Rp. 147.000.000	Rp. 147.050.000	100,3%	Tercapai dan Melebihi target
2013	Rp. 147.000.000	Rp. 84.540.000	57,52%	Tidak Terpai

(Sumber : UPT Terminal Kab. Tangerang, 2014)

2) Ketepatan Sasaran

Ketepatan sasaran yang dituju merupakan aspek penting dalam pelaksanaan penarikan retribusi, apakah selama ini penarikan retribusi yang dilakukan sudah tepat sasaran, untuk mengetahui ketepatan sasaran dalam hal penarikan retribusi terminal, berikut adalah hasil wawancara peneliti dengan I₁₋₁ yang mengatakan bahwa: *“Kalo di Balaraja saya rasa sudah hampir semua tertangani”*. Hal yang sama juga disampaikan oleh I₂₋₁ yang menjelaskan bahwa: *“Untuk penarikan sendiri saya rasa kita sudah tepat sasaran, namun belum optimal”*. Dari pernyataan yang disampaikan oleh informan penelitian di atas menjelaskan bahwa penarikan retribusi sudah tepat sasaran.

Namun berbeda dengan pernyataan informan penelitian yang bertugas di lapangan, yang mengatakan bahwa penarikan retribusi belum tepat sasaran karena masih banyaknya kelemahan-kelemahan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan, berikut adalah wawancara bersama I₁₋₃ yang mengatakan bahwa: *“belum, karena masih banyak kelemahan-kelemahan yang kita miliki terutama*

dibidang perhubungan”. Hal yang sama juga di sampaikan oleh I₂₋₄ yang mengatakan bahwa: *“Belum tepat sasaran”*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan dan observasi yang telah peneliti lakukan di lapangan, dapat di ketahui bahwa penarikan retribusi di Terminal Balaraja sudah tepat sasaran dalam pelaksanaannya, akan tetapi memang belum optimal karena masih banyaknya kelemahan dan kurangnya pemahaman yang dimiliki oleh para petugas di lapangan mengenai perhubungan sehingga menyebabkan lemahnya koordinasi dalam melakukan penarikan retribusi terhadap rute angkutan.

3) Sasaran yang Tertangani

Aspek sasaran yang tertangani dalam pelaksanaan kebijakan merupakan hal yang berkaitan dengan optimalisasi kegiatan penarikan retribusi angkutan apakah sasaran kebijakakn sudah tertangani semua dalam proses pelaksanaan, untuk mengetahui mengenai sasaran yang tertangani, peneliti melakukan wawancara bersama I₁₋₃ yaitu sebagai berikut:

“Belum, karena untuk saat ini dengan minimnya petugas di lapangan, dan jumlah angkutan yang cukup banyak, kita melihat UPT Terminal belum bisa manangani masalah retribusi angkutan umum. Tapi kalo untuk di Balaraja Sudah hampir semua tertangani”. (Wawancara Jum’at, 07 Agustus 2015. Pukul 10.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa untuk saat ini kelompok sasaran kebijakan dalam hal ini supir angkutan belum bisa tertangani semua karena masih kekurangannya sumber daya manusia yang bertugas dilapangan, pernyataan yang sama juga di sampaikan oleh I₂₋₁ yaitu sebagai

berikut: *“Kalo di Balaraja saya rasa sudah hampir semua tertangani”*. Hal yang senada juga disampaikan oleh I₂₋₄ yang mengatakan bahwa: *“Mungkin kalo untuk rute sudah tertangani semua, tapi kalo setiap angkot belum”*.

Keterangan yang disampaikan oleh beberapa informan dan dari hasil observasi awal yang telah dilakukan peneliti, dapat diketahui bahwa dalam pelaksanaan penarikan retribusi di Balaraja, sasaran yang tertangani memang belum semua, masih banyak kelompok sasaran yang belum tertangani seperti angkutan umum jenis AKAP, AKDP dan angkot/APDS juga masih banyak yang belum tertangani karena selain faktor terminal yang kurang difungsikan dan kapasitas fungsi dari terminal Tipe B Balaraja ini seharusnya hanya pada angkutan APDS sampai AKDP, kemudian faktor minimnya sumber daya manusia atau petugas dilapangan juga menjadi salah satu penyebab tidak bisa tertanganinya kelompok-kelompok sasaran yang menjadi objek retribusi Terminal di Balaraja.

4) Kelompok yang Terlibat

Kelompok yang terlibat berkaitan dengan lembaga atau pihak-pihak terkait yang bekerja sama dalam melakukan penarikan retribusi sektor terminal. Untuk saat ini Dinas Perhubungan dan UPT Terminal belum melibatkan kelompok baik dari pihak swasta atau badan hukum yang ditunjuk untuk melakukan penarikan retribusi sektor terminal, sejauh ini penarikan retribusi terminal dilakukan oleh para petugas dari UPT yang di berikan surat tugas. Mengenai kelompok yang terlibat peneliti melakukan wawancara bersama I₂₋₁ yaitu sebagai berikut:

“Yang punya kewenangan untuk menarik retribusi terminal jelas UPT Terminal, setelah di UPT kita setor ke Bendahara Dinas setelah itu di setorkan ke Kas Daerah”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Dari hasil wawancara diatas dapat diketahui bahwa selama ini pengelolaan penarikan retribusi sektor terminal masih dikelola oleh UPT Terminal, hal yang sama mengenai pengelolaan retribusi sektor terminal juga disampaikan oleh I₁₋₂ kepada peneliti yang mengatakan:

“Pihak UPT Terminal dan berkordinasi dengan Bidang Angkutan dan Lalulintas. Karena Kepala UPT sebagai Pemimpin di lapangan. Namun tetap yang melakukan pemungutan dilapangan adalah petugas di lapangan dengan diberikan surat tugas dari UPT. Sampai saat ini belum bekerja sama dengan pihak ketiga yang di tunjuk, sampai saat ini hanya di kelola oleh Dishub melalui UPT dan petugas dilapangan”. (Wawancara Selasa, 09 Juni 2015. Pukul 10.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh Kasi Angkutan menjelaskan bahwa dalam pengelolaan retribusi terminal itu di kelola oleh UPT Terminal dengan menempatkan para petugas atau anggotanya dilapangan. Mengenai pengelolaan penarikan retribusi sektor terminal juga di perkuat oleh pernyataan dari I₅₋₁ yang menjelaskan bahwa:

“yang berhak mengelola penarikan retribusi itu adalah Pemerintah Daerah dan badan hukum swasta yang ditunjuk, dan untuk saat ini yang melakukan penarikan retribusi angkutan masih di kelola oleh Pemda, terutama di Balaraja”. (Wawancara Rabu, 17 Juni 2015. Pukul 10.30 Wib. Di Kantor Organda Kab. Tangerang)

Keterangan dari hasil wawancara yang telah dilakukan diatas dan hasil observasi, dapat diketahui bahwa untuk penarikan retribusi terminal dapat di kelolah oleh Pemerintah Daerah maupun badan hukun swasta yang di tunjuk, di

Kabupaten Tangerang pengelolaan retribusi sektor terminal masih dikelola oleh Pemerintah Daerah dalam hal ini adalah UPT Terminal yang menempatkan anggotanya dilapangan sebagai pelaksana teknis bidang keterminalan yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang telah peneliti lakukan, berdasarkan aspek-aspek yang terdapat dalam pemaparan dimensi *outputs* diatas dapat dianalisis bahwa sampai saat ini *outputs* yang dihasilkan masih belum sesuai dengan tujuan kebijakan dan realisasinya juga belum mencapai target, dimana hal ini di tunjukan dengan adanya beberapa ketidak sesuaian pelaksanaan penarikan retribusi di lapangan dengan kebijakan, yang kemudian tidak adanya timbal balik pelayanan yang diberikan oleh pemerintah dalam hal ini adalah terminal yang refresentatif terhadap objek kebijakan dalam hal ini adalah supir angkutan, sehingga tidak dapat tertanganinya kelompok sasaran yang menjadi objek dalam kebijakan mengenai penarikan retribusi terminal dalam hal ini retribusi angkutan. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan belum memberikan kontribusi besar yang dapat meningkatkan dan menggali potensi pendapatan asli daerah di sektor retribusi keterminalan dan sampai sejauh ini potensi retribusi sektor terminal yang cukup besar tidak dapat tergali secara optimal.

4. *Outcomes* (dampak)

Outcomes yaitu apakah suatu pelaksanaan kebijakan berdampak nyata terhadap kelompok sasaran sesuai dengan tujuan kebijakan. Untuk mengetahui

dampak yang dihasilkan dari hasil pelaksanaan penarikan retribusi di Terminal Balaraja, maka peneliti melihat dari dampak ada tidaknya tanggapan atau perubahan terhadap kelompok sasaran kebijakan, peningkatan pelaksanaan penarikan retribusi angkutan umum, dan penerimaan pendapatan retribusi angkutan serta dampak lain dari proses pelaksanaan kebijakan tersebut.

1) Perubahan Kelompok Sasaran

Dampak perubahan terhadap kelompok sasaran merupakan aspek penting dalam sebuah hasil pelaksanaan kebijakan, ini karena berkaitan dengan tujuan dibuatnya kebijakan, apakah dampak perubahan tersebut positif atau negative. Dampak perubahan kelompok sasaran yang ditimbulkan dari pelaksanaan peraturan daerah tersebut dapat di lihat dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan I₂₋₄ yaitu sebagai berikut: *“Selama ini sih keluhan banyak, terutama mereka menanyakan fasilitas terminal, dan infrastruktur jalan yang sudah jelek”*. Hasil wawancara menunjukkan bahwa dampak dari pelaksanaan kebijakan ini adalah banyaknya keluhan dari objek kebijakan karena tidak adanya pelayanan yang diberikan dan mereka merasa keberatan, hal ini juga di sampaikan oleh I₂₋₁ yang mengatakan bahwa:

“Yang jelas dengan adanya kegiatan ini, supir angkutan merasa keberatan, karena disamping dia harus membayar retribusi, ada juga penarikan yang dilakukan organda, premanisme mungkin, dan penarikan liar lainnya”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Berdasarkan hasil wawancara di atas kemudian peneliti juga melakukan wawancara dengan menanyakan hal yang sama kepada petugas di lapangan, dan peneliti mendapatkan keterangan dari I₃₋₄ yang mengatakan bahwa:

“Kalo keluhanmah banyak yah, banyak juga yang melawan ketika di pungut retribusi, tapi kita tidak memaksakan untuk saat ini, karena kita juga melakukan penarikannya di lintasan bukan di terminal, jadi seadanya saja”. (Wawancara Rabu, 29 Juli 2015. Pukul 10.30 Wib. Di lintasan depan Kantor Kec. Balaraja)

Hasil dari wawancara yang telah dilakukan dengan informan penelitian diatas dapat di ketahui bahwa dampak dari dilakukannya penarikan retribusi menunjukkan bahwa banyaknya keluhan-keluhan dari objek retribusi terminal dalam hal ini para supir angkutan karena tidak adanya fasilitas yang berfungsi serta tidak adanya pelayanan yang diberikan kepada supir angkutan, sehingga menimbulkan rasa kekecewaan kepada Pemerintah karena tidak adanya perhatian kepada angkutan umum dengan tidak disediakannya terminal yang memadai, dan keadaan ini sudah bertahun-tahun dibiarkan begitu saja oleh Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan, dan UPT Terminal.

2) Peningkatan Pelaksanaan Peraturan Daerah

Dampak dari hasil pelaksanaan kebijakan yang sudah maupun sedang berjalan adalah mengenai peningkatan pelaksanaan peraturan daerah yang berkaitan dengan perbaikan sistem dalam penarikan retribusi, untuk mengetahui adanya perubahan atau tidak dalam pelaksanaan penarikan retribusi di Terminal Balaraja, berikut hasil wawancara yang telah dilakukan bersama I₂₋₁ yang mengatakan bahwa:

“Sudah, salah satunya kita terus mengupayakan sarana prasarana, sosialisasi kepada supir dan pengusaha jasa angkutan, dan kita terus berupaya memberikan motivasi kepada petugas dilapangan agar mereka lebih termotivasi dalam bekerja”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Keterangan dari hasil wawancara bersama pihak UPT Terminal menyatakan bahwa upaya dalam rangka perbaikan sistem memang terus dilakukan dan terus mengajukan fasilitas yang dibutuhkan di terminal kepada Dinas Perhubungan, namun sampai saat ini belum ada tindakan nyata yang dilakukan dalam memperbaiki sistem saat ini, hal ini disampaikan oleh I₃₋₃ yang mengatakan bahwa:

“Sampai saat ini belum, walaupun kita sudah mengajukan agar ada perbaikan dan penertiban ke atasan cuman di tanggapi, tapi sampai sekarang belum ada perbaikan”. (Wawancara Senin, 27 Juli 2015. Pukul 11.00 Wib. Di lintasan sentiong)

Berdasarkan hasil wawancara diatas belum adanya perbaikan sistem yang dilakukan baik oleh UPT Terminal maupun Dinas Perhubungan dalam upaya memperbaiki keadaan yang terjadi, hal senada juga disampaikan I₅₋₁ oleh yaitu sebagai berikut: *“Tidak pernah ada sampai saat ini, semua dibiarkan begitu saja retribusi tetap di pungut namun kondisinya dibiarkan begitu saja”*. Dari hasil wawancara mengenai belum adanya perbaikan sistem yang terjadi sampai saat ini di perkuat dengan hasil wawancara dengan I₁₋₃ kepada peneliti yang mengatakan bahwa:

“Sampai saat ini belum ada perbaikan, kitapun mau memperbaiki sulit karena banyak tekanan, kalau saja pimpinan punya keberanian, kita pasti akan kuat menghadapi tekanan, kan kalo kita ini instansi resmi ada aturan yang melindungi kita. Cuman yah memang sampai sekarang belum ada perbaikan mengenai keterminalan, dan potensi retribusi tidak bisa di serap secara maksimal”. (Wawancara Jum’at, 07 Agustus 2015. Pukul 10.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Berdasarkan hasil wawancara bersama informan penelitian diatas dapat diketahui bahwa belum adanya tindakan nyata terhadap perbaikan kondisi dilapangan mengenai sistem penarikan retribusi dilapangan, penarikan terus dilakukan terhadap objek kebijakan, namun Dishub dan UPT Terminal tetap membiarkan kondisi yang terjadi saat ini, tidak adanya tindakan penertiban yang dilakukan guna mengarahkan angkutan untuk transit dan memanfaatkan terminal yang ada, yang kemudian berdampak pada para petugas penarik retribusi dilapangan, karena bisa memicu perselisihan dengan supir angkutan dan membahayakan keselamatan jika kondisi penarikan dilintasan seperti ini tetap dibiarkan.

3) Dampak Penerimaan Retribusi Sektor Terminal

Hasil dari proses pelaksanaan kebijakan sudah tentu berdampak kepada penerimaan pendapatan di sektor retribusi terminal, yang terjadi kemudian penerimaan retribusi sektor terminal mengalami penurunan dan kontribusi terhadap pendapatan asli daerah juga sangat kecil, dampak penurunan penerimaan pendapatan retribusi tersebut berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan I₂₋₁ yaitu sebagai berikut:

“Mungkin kalo di masukan ke PAD, sektor terminal tidak begitu besar memberikan sumbangan bagi daerah, karena kita juga kan terkendala oleh fasilitas, sarana prasarana yang tidak mendukung. Untuk target yang dibebankan Pemda sendiri sampai saat ini kita belum bisa mencapai target yang dibebankan”. (Wawancara Kamis, 04 Juni 2015. Pukul 13.40 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Dari hasil wawancara diatas mnunjukkan bahwa sampai saat ini penerimaan sektor terminal tidak optimal karena masih terkendala oleh sarana

dan prasarana yang tidak memadai, yang mengakibatkan target pendapatan tidak terealisasi, hal yang sama juga disampaikan oleh I₁₋₁ yang mengatakan bahwa:

“Tidak ada apa-apanya, sangat kecil kontribusi sektor terminal terhadap PAD, dari dulu trayek untuk angkutan umum belum ada penambahan yang signifikan, dan PAD sektor retribusi terminal itu berkurang karena adanya pemekaran wilayah Kota Tangerang Selatan”. (Wawancara Rabu, 10 Juni 2015. Pukul 13.00 Wib. Di Kantor Dishub)

Dari hasil wawancara diatas selain karena faktor sarana dan prasarana yang tidak memadai, dampak pemekaran wilayah juga menjadi salah satu faktor penyebab tidak ada peningkatan yang signifikan dari penerimaan retribusi sektor terminal. Pembangunan di sektor ketertinalan juga cenderung tidak ada dan perbaikanpun tidak dilakukan sehingga menyebabkan bukan hanya fasilitas yang tidak terawat, tetapi berdampak pula pada keuangan sektor retribusi terminal, hal ini juga di perkuat oleh hasil wawancara peneliti bersama I₂₋₂ yaitu sebagai berikut:

“Kalo terminal ini di fungsikan, hitungan kita retribusi itu bisa mencapai 1 M lebih, namun kan ini terminal yang tidak berfungsi, kita mencapai 100 juta saja sudah susah payah. Untuk saat ini presentasi kita naik, cuman target yang menurun, karena target kita tidak pernah tercapai, makanya target kita di turunkan, agar presentase naik, itupun kita lakukan kajian di lapangan”. (Wawancara Jum’at 05 Juni 2015. Pukul 14.00 Wib. Di Kantor UPT Terminal)

Berdasarkan hasil wawancara bersama beberapa informan diatas dapat dinalisis bahwa dari hasil pelaksanaan kebijakan mengenai retribusi sektor terminal ini berdampak negatif karena sebelumnya tidak adanya penyediaan

fasilitas yang memadai yang disediakan oleh pemerintah sebelum melakukan penarikan retribusi, dampak tidak optimalnya penerimaan retribusi sektor terminal karena memang terkendala oleh sarana dan prasarana yang tidak memadai serta sistem penarikan retribusi yang tidak sesuai dengan peraturan sehingga penerimaan pendapatan hanya sedikit yang terserap dan potensi yang tidak terserap cukup banyak, dan kondisi ini terus dibiarkan begitu saja oleh Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan, dan UPT Terminal sampai saat ini, berdasarkan data yang didapat peneliti dari UPT Terminal menunjukkan bahwa penerimaan retribusi sektor terminal tidak mencapai target pada tahun 2011 yaitu hanya 53,26%, akan tetapi pada tahun berikutnya target retribusi terminal tercapai sampai 100,3%, akan tetapi pada tahun 2013 terjadi penurunan kembali di realisasi pendapatan retribusi terminal yang mengakibatkan target tidak tercapai dan hanya 57,52% yang terealisasi. Dari data yang peneliti dapatkan dilapangan menunjukkan bahwa selama ini Dinas Perhubungan dan UTP Terminal belum bekerja dengan baik dan benar dalam pelaksanaan penarikan retribusi terminal, yang kemudian dibarengi dengan tidak adanya tindakan nyata yang dilakukan untuk memperbaiki kondisi saat ini, yang berdampak pada keluhan objek kebijakan, tidak sesuainya implementasi Perda yang terjadi dilapangan, dan penerimaan retribusi sektor terminal tidak optimal.

4.4 Pembahasan Hasil Penelitian

Pembahasan hasil penelitian merupakan isi dari hasil analisis data dan fakta yang peneliti dapatkan dilapangan kemudian disesuaikan dengan teori yang peneliti gunakan dalam penelitian. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori

evaluasi menurut **Nurcholis** dalam bukunya yang berjudul *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah* yang menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan merupakan penilaian secara menyeluruh terhadap *input*, proses, *outputs*, dan *outcomes*. Selanjutnya berdasarkan hasil penelitian dilapangan mengenai Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja) belum berjalan dengan maksimal. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil evaluasi yang dilakukan dalam penelitian ini dengan melihat dari aspek *input*, proses, *outputs*, dan *outcomes*. Dimana dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi yang telah dilakukan dalam penelitian ini, peneliti mendapatkan data-data sebagai berikut:

1. *Input* (masukan)

Dimensi *input* atau masukan dari pelaksanaan peraturan daerah tersebut dapat diketahui bahwa kapasitas sumber daya manusia di UPT Terminal belum memadai. Hal ini dikarenakan tidak adanya pegawai yang berkompeten dan menguasai di bidang keterminalan dan perhubungan, artinya penempatan kerja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan tidak sesuai dengan kompetensi yang dimiliki oleh pegawai. Kemudian dari jumlah pegawai di UPT Terminal dan petugas penarik retribusi masih kekurangan, saat ini pegawai yang bertugas di kantor UPT Terminal berjumlah 9 orang, yang terdiri dari Kepala UPT Terminal, Kasubag TU, Bendahara, kordinator wilayah keterminalan, dan staff. Kemudian untuk petugas penarik retribusi di Terminal Balaraja berjumlah 10 orang yang bertempat di empat titik lokasi penarikan retribusi yang langsung bertanggungjawab kepada kordinator wilayah, kondisi ini menyebabkan kinerja

para petugas dilapangan tidak bisa optimal, karena masih kekurangannya sumber daya manusia yang melakukan penarikan retribusi di lapangan. Dengan 16 jumlah trayek angkutan umum yang dilayani di Terminal Balaraja, seharusnya ada penambahan 6 orang petugas lagi dari 10 orang petugas di lapangan agar setiap rute trayek angkutan di tangani oleh satu petugas penarikan retribusi, agar kondisi dilapangan bisa tertangani oleh para petugas dengan masing-masing rute trayek angkutan karena menurut data yang peneliti dapatkan Terminal Balaraja kurang lebih harus melayani 1.393 angkutan setiap harinya, dan yang lebih menjadi beban adalah kegiatan penarikan retribusi yang dilakukan dilapangan karena terminal yang tidak berfungsi. Hal ini menunjukkan bahwa sampai saat ini pegawai di UPT Terminal dan petugas dilapangan masih kekurangan sumber daya manusia dan belum bisa memenuhi kebutuhan di bidang keterminalan yang menyebabkan tidak optimalnya kinerja yang dilakukan.

Kemudian sarana prasarana pendukung dalam pelaksanaan peraturan daerah yang tidak memadai, karena masih kurangnya kelengkapan terminal seperti ruang tunggu penumpang, tempat parkir yang memadai, dan fasilitas lainnya, dan tidak adanya pengelolaan yang dilakukan oleh UPT Terminal yang mengakibatkan kondisi Terminal Balaraja tidak terawat dan sangat memperhatikan, seperti toilet, pos penarikan retribusi, gerbang masuk terminal, dan tidak adanya penerangan di malam hari, serta belum dilakukannya pengembalian fungsi Terminal Balaraja karena sempat dijadikan kantor Dinas Perhubungan sementara oleh Pemerintah Daerah yang mengakibatkan

penarikan retribusi tidak berjalan di terminal. Kondisi ini masih tetap dibiarkan oleh Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan dan UPT Terminal dan belum ada perbaikan dan pengembalian fungsi terminal sampai saat ini.

Sosialisasi merupakan hal yang sangat penting dilakukan baik kepada instansi yang bersangkutan, implementator di lapangan, maupun pada objek kebijakan agar Perda yang diimplementasikan diketahui oleh objek kebijakan maupun publik. Sampai saat ini tidak ada lagi sosialisasi yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan, dan UPT Terminal kepada objek kebijakan maupun implementator dilapangan, sosialisasi Perda pernah sekali dilakukan oleh UPT Terminal pada tahun 2012 dan itupun tidak efektif dilakukan. Akibat dari tidak adanya sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal secara rutin dalam jangka waktu tertentu mengakibatkan petugas dilapangan dan supir angkutan tidak mengetahui antara hak dan kewajiban yang harus mereka penuhi, kemudian yang terjadi adalah petugas hanya tahu besaran tarif retribusi, dan yang supir angkutan ketahui juga hanya sebatas membayar Rp. 1000 satu hari sekali kepada petugas retribusi yang memakai seragam Dishub di bahu jalan.

Berdasarkan hasil evaluasi *input* dari Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha khususnya bagian keempat mengenai retribusi terminal, dari aspek sumber daya manusia belum sesuai dengan kompetensi pegawai khususnya dibidang ketertinalan dan perhubungan, dan jumlah pegawainya masih kekurangan untuk memenuhi kebutuhan dilapangan terutama petugas penarikan retribusi. Sarana dan

prasarana terminal yang tidak memadai serta sosialisasi juga tidak dilakukan kepada subjek kebijakan yang mengakibatkan implementasi penarikan retribusi angkutan umum tidak berjalan sesuai dengan mekanisme dan peraturan daerah.

2. Proses

Dimensi proses dalam pelaksanaan peraturan daerah tersebut dapat diketahui bahwa mekanisme dan peraturan daerah mengenai penarikan retribusi terminal sudah cukup jelas, akan tetapi pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Bagian keempat Pasal 16 sampai 21 yang mengatur tentang penarikan retribusi terminal belum berjalan sesuai dengan kebijakan dan mekanisme yang dibuat oleh UPT Terminal. Terjadi ketidaksesuaian antara mekanisme dan implementasi dilapangan, yaitu penarikan dilakukan dilintasan tidak di area terminal, dan penarikan hanya dilakukan satu kali sehari, ini dikarenakan tidak difungsikannya Terminal Balaraja sebagai moda transportasi angkutan umum.

Kemudian pelayanan yang diberikan kepada objek retribusi terminal juga tidak ada, supir angkutan hanya diberi karcis retribusi seadanya di lintasan penarikan retribusi, dan sampai saat ini belum ada upaya yang dilakukan oleh UPT Terminal dalam memberikan pelayanan dengan menyediakan fasilitas terminal yang memadai dan mengembalikan fungsi terminal sebagai moda transportasi, karena yang terjadi hari ini penarikan retribusi yang dilakukan oleh petugas terkesan liar dan ilegal.

Kepastian dalam waktu penarikan retribusi juga hanya dilakukan antara jam 08.00 – 13.00 Wib. Yang artinya jam operasional penarikan hanya

dilakukan sekitar 5 jam, sedangkan jam operasional angkutan umum antara jam 05.00 – 18.00 Wib. Sekitar 13 jam beroperasi, dan ini menunjukkan bahwa banyak potensi pendapatan retribusi yang tidak terserap karena penarikan retribusi yang dilakukan tidak sesuai mekanisme, dan angkutanpun tidak masuk ke terminal.

Penertiban yang seharusnya dilakukan terhadap angkutan juga tidak optimal, baik teguran maupun penindakan dilapangan terhadap angkutan yang melanggar, upaya yang dilakukan agar angkutan masuk ke terminal juga hampir tidak ada, karena banyaknya kepentingan para pengusaha jasa angkutan dan para oknum aparat serta premanisme yang terlalu kuat dan tidak adanya konsistensi Dinas Perhubungan dalam melakukan penertiban dilapangan, sehingga ketika petugas melakukan penindakan dilapangan tidak pernah optimal karena banyaknya tekanan yang terjadi, walaupun ada aturan yang kuat, akan tetapi posisi *local strong man*, oknum aparat, pengusaha angkutan dan preman yang *memback up* supir angkutan lebih kuat dan luas dalam jaringan yang didukung dengan pungutan liar selain pemungutan retribusi, sehingga yang terjadi kemudian keadaan ini bisa menghentikan penindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal, yang terjadi kemudian kondisi lalu lintas wilayah Balaraja sering mengalami kemacetan parah pada jam-jam tertentu, karena faktor luas jalan yang terlalu sempit, bahu jalan yang digunakan pedagang kaki lima, dan selain banyaknya kendaraan pribadi yang melintas, faktor lain yang muncul adalah adanya terminal bayangan di beberapa titik di Balaraja yang mengakibatkan tidak

tertibnya kegiatan menaik dan menurunkan penumpang yang kemudian menyebabkan terjadinya kemacetan jalan.

Berdasarkan hasil evaluasi proses pelaksanaan penarikan retribusi di Terminal Balaraja jelas tidak efektif dan belum optimal. Pelaksanaan penarikan retribusi tidak sesuai dengan peraturan daerah dan mekanisme yang sudah ada karena tidak dilakukan di terminal melainkan dilakukan di lintasan angkutan. Belum adanya keinginan Dishub dan UPT Terminal dalam memfungsikan terminal dan memberikan pelayanan kepada supir angkutan. Lemahnya koordinasi dan konsistensi antara Kepala Dinas, Bidang Terkait, dan UPT Terminal dalam upaya melakukan penertiban dilapangan sehingga banyak potensi pendapatan sektor terminal yang tidak bisa terserap oleh PAD dan semakin kuatnya oknum-oknum yang bermain dalam retribusi angkutan umum.

3. *Outputs* (hasil)

Outputs atau hasil dari pelaksanaan peraturan daerah mengenai penarikan retribusi angkutan umum di Terminal Balaraja dapat diketahui bahwa dalam pelaksanaan kebijakan ini belum memberikan hasil yang diharapkan sesuai dengan yang sudah di amanatkan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Bagian Keempat Pasal 16 sampai 21 yang mengatur tentang retribusi terminal. Hal tersebut dapat dilihat dari aspek terminal yang tidak di fungsikan, tidak ada pengelolaan terhadap sarana prasarana terminal yang sudah ada, tidak adanya upaya penertiban dan penindakan yang dilakukan terhadap angkutan umum

untuk masuk ke terminal, dan lemahnya koordinasi antara Dinas Perhubungan, UPT Terminal, Organda, Kepolisian, dan Pengusaha Angkutan sehingga tidak terkontrolnya angkutan umum yang berada di Balaraja dan Kabupaten Tangerang, sehingga pelaksanaan kebijakan mengenai penarikan retribusi terminal belum memberikan *outputs* (hasil) yang sesuai dengan mekanisme dan tujuan kebijakan.

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan belum sesuai dengan tujuan kebijakan karena berbagai faktor yaitu penarikan yang dilakukan di lintasan bukan di area terminal, penarikan hanya dilakukan satu kali sehari, dan jam operasional penarikan yang tidak efektif sehingga berdampak pada tidak tercapainya target retribusi sektor terminal, karena sasaran yang tertangani masih sangat minim dan tidak ada angkutan yang transit di terminal, sehingga terminal seperti bangunan liar yang di gunakan oleh siapa saja, terutama penanganan terhadap angkutan karyawan dan angkutan AKAP yang parkir di area terminal dan tidak membayar retribusi. Hal ini menunjukkan bahwa tidak adanya penanganan dan penertiban yang dilakukan karena seharusnya terminal Tipe B hanya di peruntukan untuk angkot/APDS dan AKDP, dan tidak diperuntukan untuk AKAP.

Berdasarkan *outputs* pelaksanaan kebijakan saat ini menunjukkan bahwa kinerja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan UPT Terminal belum memberikan kontribusi besar yang dapat meningkatkan fungsi terminal dan menggali potensi pendapatan asli daerah di sektor retribusi keterminalan dan sampai sejauh ini potensi retribusi sektor terminal yang cukup besar tidak dapat

tergali secara optimal, karena tidak terlihatnya upaya dan keinginan dari Dinas Perhubungan, UPT Terminal dan Pemerintah Daerah dalam mengembalikan kembali fungsi terminal dan menyediakan fasilitas serta infrastruktur yang baik untuk meningkatkan kualitas pelayanan di bidang ketterminal.

4. *Outcomes* (dampak)

Outcomes atau dampak nyata yang ditimbulkan dari penarikan retribusi angkutan umum di Terminal Balaraja dapat diketahui bahwa adanya peraturan daerah tersebut belum mampu menjawab permasalahan dan memberikan dampak yang diinginkan sesuai dengan apa yang menjadi tujuan di buatnya kebijakan tersebut dalam hal ini adalah potensi retribusi terminal di Kabupaten Tangerang. Hal ini karena terminal yang tidak difungsikan sebagai tempat menaik dan menurunkan penumpang, tidak tersedianya fasilitas yang baik, yang kemudian tidak berjalannya kegiatan di lingkungan terminal. Sehingga belum dirasakannya manfaat atau perubahan yang di rasakan kelompok sasaran dari adanya Terminal Balaraja, belum tertibnya angkutan umum yang beroperasi, serta berdampak pada tidak optimalnya penerimaan retribusi sektor terminal.

Hasil penelitian diketahui bahwa dampak dari tidak berfungsinya terminal mengakibatkan banyak terjadinya keluhan-keluhan dari sasaran kebijakakn karena tidak adanya timbal balik berupa fasilitas dan pelayanan yang diberikan oleh Pemerintah terhadap penarikan retribusi yang dilakukan kepada supir angkutan. Kemudian tidak tertibnya angkutan umum dengan dilakukannya penarikan retribusi dilintasan karena mengganggu ketertiban

lalulintas umum, dan tidak terkontrol serta tertanganinya kelompok sasaran dari kebijakan tersebut. Hal ini berdampak pada penerimaan retribusi sektor terminal yang tidak optimal, sangat sedikit sekali potensi retribusi yang terserap oleh pemerintah dan target juga tidak tercapai. Sehingga retribusi sektor terminal belum mampu memberikan kontribusi yang cukup besar kepada PAD. Sehingga *outcomes* dari hasil pelaksanaan kebijakan dan mekanisme mengenai penarikan retribusi belum menghasilkan dampak yang diinginkan karena terminal yang tidak di fungsikan dan kurang maksimalnya penarikan retribusi yang dilakukan dilintasan, sehingga penerimaan retribusi sektor terminal tidak optimal.

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian dengan menggunakan teori yang dikemukakan oleh **Nurcholis** dengan keempat skema umum penilaiannya yang telah dipaparkan di atas, dapat memberikan informasi bahwa dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angutan Umum Terminal Balaraja) belum optimal dilaksanakan sesuai peraturan daerah dan mekanismenya oleh pihak penyelenggara yaitu Dinas Perhubungan dan UPT Terminal Kabupaten Tangerang.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan temuan-temuan dilapangan yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya, maka kesimpulan akhir penelitian mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja dapat dikatakan belum optimal. Hal tersebut dikarenakan masih terdapat banyak permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam pelaksanaan kebijakan retribusi jasa usaha di sektor retribusi terminal, khususnya dalam penarikan retribusi angkutan umum di Terminal Balaraja. Permasalahan tersebut sudah ada dimulai dari *input*, proses, *outputs* dan *outcomes* kebijakan, sehingga hasil dari pelaksanaan kebijakan belum mampu menghasilkan dampak yang diinginkan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan.

Ketidakberhasilan dalam pelaksanaan peraturan daerah tersebut di sebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: *Pertama*, sumber daya manusia yang mengelola terminal dan petugas yang melakukan penarikan retribusi di lapangan masih sangat kurang, baik dari segi jumlah maupun kompetensi pegawai di bidang transportasi dan keterminalan. *Kedua*, sarana prasarana terminal yang tidak memadai, tidak berjalannya penarikan

retribusi di terminal dan tidak adanya pengelolaan terminal sehingga tidak adanya pelayanan keterminalan. *Ketiga*, tidak adanya sosialisasi yang dilakukan kepada subjek kebijakan mengenai peraturan daerah, sehingga sasaran kebijakan tidak mengetahui antara hak dan kewajiban dalam membayar retribusi. *Keempat*, terjadi ketidaksesuaian pelaksanaan penarikan retribusi dengan mekanisme dan peraturan daerah dengan dilakukannya penarikan retribusi di lintasan. *Kelima*, adanya pungutan liar di jalan yang dilakukan oleh oknum aparat dan preman terhadap angkutan umum. *Keenam*, lemahnya koordinasi antara UPT Terminal, Dinas Perhubungan, Organda, dan Kepolisian dalam melakukan pengawasan dan penertiban di terminal bayangan yang menyebabkan sering terjadi kemacetan dan ketidaktertiban lalu lintas. *Ketujuh*, tidak adanya penindakan terhadap trayek angkutan umum ilegal yang beroperasi. *Kedelapan*, lokasi terminal yang kurang strategis karena terlalu jauh dari lokasi transit penumpang dan akses lalu lintas yang kurang memadai. *Kesembilan*, tidak adanya upaya UPT Terminal dalam memperbaiki sistem pelaksanaan penarikan retribusi angkutan. *Terakhir*, tidak adanya upaya UPT Terminal, Dinas Perhubungan, dan Pemerintah Daerah dalam memanfaatkan dan mengembalikan fungsi terminal sebagai moda transportasi.

Dari beberapa faktor penyebab ketidakberhasilan proses pelaksanaan penarikan retribusi sektor terminal di Balaraja, berdampak pula pada banyaknya keluhan-keluhan karena tidak adanya kenyamanan ataupun pelayanan yang memadai dalam

menggunakan transportasi angkutan umum, dan potensi retribusi di sektor terminal tidak bisa terserap secara optimal oleh kas daerah.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka peneliti mengajukan beberapa saran berupa rekomendasi sebagai berikut:

1. Menambah jumlah pegawai UPT Terminal dengan yang memiliki kompetensi di bidang keterminalan, dan penambahan petugas retribusi di Terminal Balaraja serta melakukan diklat di bidang perhubungan dan keterminalan.
2. Adanya Terminal Balaraja seharusnya pemerintah lebih tegas dalam pelaksanaan penarikan retribusi angkutan di terminal guna mengoptimalkan pendapatan retribusi terminal, dan para supir angkutan seharusnya dapat memanfaatkan fungsi terminal secara optimal.
3. Pemerinth Daerah, Dinas Perhubungan dan UPT Terminal menyediakan sarana dan prasarana yang memadai, melakukan perbaikan terhadap fasilitas yang sudah tidak layak, dan menyediakan anggaran untuk pegelolaan terminal.
4. UPT Terminal melakukan sosialisasi ulang secara rutin kepada supir angkutan umum mengenai perda dan mekanisme penarikan retribusi terminal, agar mereka tahu antara hak dan kewajiban yang harus mereka penuhi.
5. Dinas Perhubungan melakukan penertiban secara rutin terhadap supir angkutan umum dan menempatkan anggota di titik lokasi terminal bayangan untuk

mengarahkan supir angkutan agar masuk ke terminal dan membayar retribusi di terminal.

6. Dinas Perhubungan bekerja sama dengan Kepolisian dalam melakukan penindakan dan pemberian sanksi penilangan kepada supir angkutan yang berhenti di terminal bayangan dan terhadap trayek angkutan ilegal, serta melakukan pembersihan terhadap oknum yang melakukan pungutan liar yang dilakukan di luar kebijakan dan aturan yang sah.
7. Melakukan pengkajian ulang mengenai posisi strategis penempatan lokasi Terminal Balaraja yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan, UPT Terminal, Organda, Kepolisian, dan DPRD Kabupaten Tangerang.
8. Bupati Kabupaten Tangerang turun langsung bersama DPRD, Dinas Perhubungan, dan UPT Terminal dalam melakukan evaluasi terhadap penataan penyediaan terminal yang strategis dan penertiban angkutan umum untuk menyerap potensi retribusi sektor terminal, dan lebih meningkatkan fungsi pengawasan DPRD terhadap pelaksana teknis dalam Pelaksanaan Peraturan Daerah mengenai penarikan retribusi terminal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Abidin, Zainal Said. 2012. *Kebijakan Publik Edisi 2*. Jakarta: Salemba Humanika
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Garna, Judistira K. 2009. *Metoda Penelitian Kulitatif*. Bandung: The Judistira Foundation
- Miles, M.B, dan Huberman, A.M. 2009. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI Press
- Moeloeng, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Refisi*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- _____. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Nugroho, Riant. 2012. *Public Policy*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- _____. 2014. *Public Policy*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo
- Nurcholis, Hanif. 2007. *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*. Jakarta: Gramedia
- Parsons, Wayne. 2005. *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Utama
- Pasolong, Harbani. 2010. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta
- Purwanto. Kuriawan. *Pajak Daerah & Retribusi Daerah di Indonesia*. Malang: Bayumedia Publishing
- Subarsono. 2012. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

- Sugiyono. 2007. *Metodologi Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta
- _____. 2008. *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta
- _____. 2009. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- _____. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sunarto. 2005. *Pajak dan Retribusi Daerah*. Yogyakarta: Citra Pustaka Yogyakarta
- Wahab, Abdul Solihin. 2012. *Analisis Kebijakan Publik Dari Formulasi ke Penyusunan Model-model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: PT. Bumi Aksara

Jurnal Skripsi :

- Mariah. 2013. *Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi Kasus Penyelenggaraan Terminal Balaraja)*. Universitas Tirtayasa : Skripsi yang dipublikasikan
- Vienny Mitra Uvi. 2012. *Evaluasi Penerimaan Retribusi Pasar Jambu Dua Kota Bogor Yang Dikelola Oleh PD Pasar Pakuan Jaya*. Universitas Indonesia : Tesis yang dipublikasikan

Dokumen :

- Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah.
- Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah.
- Keputusan Mentri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha.

Peraturan Bupati Kabupaten Tangerang Nomor 14 Tahun 2015 Tentang Tugas Pokok, Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Peraturan Bupati Kabupaten Tangerang Nomor 76 Tahun 2010 Tentang Rincian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Tangerang.

Sumber Lain :

http://otda.kemendagri.go.id/images/file/data2014/file_konten/jumlah_daerah_otonom_ri.pdf (Di akses tanggal 26 Nopember 2014 Pukul 20.00 Wib.)

<https://www.change.org/p/komisi-pemberantasan-korupsi-tangkap-bupati-sulawesi-utara-dan-usut-tuntas-kasus-korupsinya> (Di akses pada tanggal 17 Januari 2015 Pukul : 20.00 Wib.)