

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM
OPTIMALISASI FUNGSI TERMINAL BALARAJA
KABUPATEN TANGERANG (PERIODE 2016-2017)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Administrasi Publik pada Konsentrasi Manajemen Publik
Program Studi Administrasi Publik



Oleh :

Muhamad Aan Burhanudin

6661131324

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
SERANG, JANUARI 2018**

ABSTRAK

Muhamad Aan Burhanudin. 6661131324. Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang (Periode 2016-2017). Program Studi Administrasi Publik. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Dosen Pembimbing I: Dr. Ipah Ema Jumiati, M.Si. Dosen Pembimbing II: Rahmawati, M.Si.

Penelitian ini dilatarbelakangi banyaknya permasalahan dalam pengelolaan Terminal Balaraja oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang diantaranya adalah tidak terawatnya Terminal Balaraja, letak terminal yang tidak strategis, adanya terminal bayangan, penarikan retribusi yang dilakukan di luar terminal serta tidak dilakukannya sosialisasi mengenai terminal tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang. Teori yang digunakan adalah konsep peran organisasi sektor publik oleh Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9) dengan dimensi *regulatory role*, *enabling role* dan *direct provision of goods and service*. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Teknik analisis data menggunakan model Miles & Huberman (1984). Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang belum berjalan dengan baik, penyebabnya adalah ketidakjelasan status tipe Terminal Balaraja yang menjadi penghambat Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam mengoptimalkan terminal tersebut, adanya saling klaim kewenangan pengelolaan terminal tersebut dengan pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten, program kerja untuk mengoptimalkan Terminal Balaraja baru akan berjalan pada tahun anggaran 2018, sarana dan prasarana yang tidak mendukung serta sopir angkutan dan masyarakat yang enggan memasuki terminal. Oleh karena itu peneliti merekomendasikan agar Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Banten, merehabilitasi Terminal Balaraja, melakukan sosialisasi ulang kepada sopir angkutan dan melakukan penertiban serta penindakan secara tegas terhadap pelanggaran yang terjadi.

Kata Kunci: Peran, Dinas Perhubungan, Optimalisasi, Terminal Balaraja, Kabupaten Tangerang

ABSTRACT

Muhamad Aan Burhanudin. 6661131324. The Role of Transportation Departement in Optimizing The Function of Balaraja Terminal, Tangerang Regency (2016-2017 Period). Public Administration Departement. Faculty of Social and Political Science. Sultan Ageng Tirtayasa University. The 1St Advisor: Dr. Ipah Ema Jumiati, M.Si. The 2nd Advisor: Rahmawati, M.Si.

This research motivated is the many problems in the management of the Balaraja Terminal by the Transportation Departement of Tangerang Regency such as the unkempt of the Balaraja Terminal, the location of the terminal is not strategic, the shadows terminal, the retribution withdrawal outside the terminal and not to do the socialization of the terminal .This research is conducted to know the role of Transportation Departement in optimizing the function of Balaraja Terminal, Tangerang Regency. The theory used the concept of the role of public sector organizations by Jones (1993) in Mashun (2009:8-9) with dimensions regulatory role, enabling role, and direct provision of goods and service. This research used descriptive qualitative method. Data analysis techniques using Miles & Huberman (1984) model. The result of this study indicate that the role of Transportation Departement in optimizing the function of Balaraja Terminal, Tangerang Regency not going well, the cause is the unclear status of the Balaraja Terminal that become bottleneck of the Transportation Departement Tangerang Regency, the mutual claim of authority of the terminal management with the Transportation Departement of Banten Province, work program to optimize the new Balaraja Terminal will run in fiscal year 2018, facilities and infratructure that do not support and transportation drivers and community who are reluctant to enter the terminal. Therefore the researcher recommends that the Transportation Departement Tangerang Regency to coordinate with the Transportation Departement of Banten Province, rehabilitate the Balaraja Terminal, re-socialize to the transportation driver and carry out the control and the firm action against the violations that occurred.

Keywords: Role, Transportation Departement, Optimizing, Balaraja Terminal, Tangerang Regency

LEMBAR PERSETUJUAN

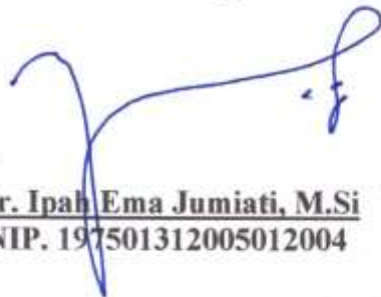
Nama : Muhamad Aan Burhanudin
NIM : 6661131324
Judul Skripsi : PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM
OPTIMALISASI FUNGSI TERMINAL BALARAJA
KABUPATEN TANGERANG (PERIODE 2016-2017)

Serang, 04 Januari 2018

Skripsi ini telah disetujui untuk diujikan

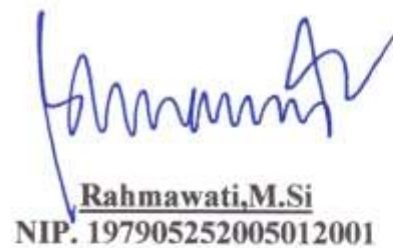
Menyetujui,

Pembimbing I



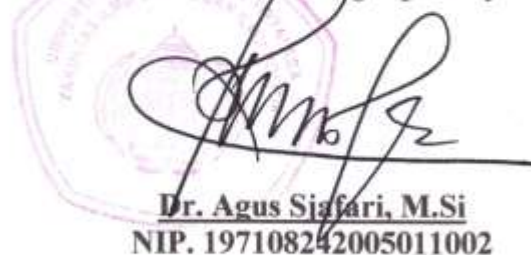
Dr. Ipah Ema Jumiati, M.Si
NIP. 197501312005012004

Pembimbing II



Rahmawati, M.Si
NIP. 197905252005012001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa



Dr. Agus Sijafari, M.Si
NIP. 197108242005011002

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

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Muhamad Aan Burhanudin
NIM : 6661131324
Judul Skripsi : PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM OPTIMALISASI
FUNGSI TERMINAL BALARAJA KABUPATEN
TANGERANG (PERIODE 2016-2017)

Telah Diujikan Di Hadapan Dewan Penguji Sidang Skripsi di Serang, tanggal 04
Januari 2018 dan dinyatakan **LULUS**.

Serang, 04 Januari 2018

Ketua Penguji :
Riny Handayani, M.Si
NIP. 197601062006042007

Anggota :
Dr. Agus Sjafari, M.Si
NIP. 197108242005011002

Anggota:
Rahmawati, M.Si
NIP. 197905252005012001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa



Dr. Agus Sjafari, M.Si
NIP. 197108242005011002

Ketua Program Studi
Administrasi Publik



Listyaningsih, M.Si
NIP. 19760329200312200

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Muhamad Aan Burhanudin

NIM : 6661131324

Tempat, Tanggal Lahir : Tangerang, 28 Februari 1996

Program Studi : Administrasi Publik

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Peran Dinas Perhubungan Dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang (Periode 2016-2017)” adalah hasil karya saya 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, 04 Januari 2018



Muhamad Aan Burhanudin

Motto:

"Karena Sesungguhnya sesudah kesulitan pasti ada kemudahan.

Dan hanya kepada Tuhanmulah hendaknya engkau berharap"

(Quran Surah Al-Insyirah: 5 dan 8)

Persembahan:

"Skripsi ini ku persembahkan untuk Abah dan Umy beserta adik dan kakak ku yang selalu memberikan doa tiada henti dengan tulus dan ikhlas serta memberikan semangat baik secara moral maupun materiil dari awal skripsi ini dibuat"

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur Peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang (Periode 2016-2017)”. Penyusunan Skripsi ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik pada Konsentrasi Manajemen Publik Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Penelitian ini didasari oleh keprihatinan peneliti terhadap kondisi Terminal Balaraja yang dapat dikatakan sudah kurang baik dari segi fisik maupun dari pengelolaan terminal itu sendiri. Selain itu banyaknya permasalahan seperti ketidakjelasan status Terminal Balaraja, penarikan retribusi yang tidak sesuai aturan, enggannya sopir angkutan umum memasuki terminal, tidak adanya perawatan bangunan, menjadikan Terminal Balaraja sebagai bangunan yang terbengkalai. Penelitian ini menjawab bagaimana peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam mengoptimalisasi fungsi Terminal Balaraja sebagai terminal yang aktif di Kabupaten Tangerang. Isi dari penelitian ini berupa gambaran mengenai program-program, pelaksanaan program, pengawasan serta evaluasi program sebagai bentuk implementasi dari peran Dinas Kabupaten Tangerang dalam upayanya mengoptimalisasi Terminal Balaraja.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak akan terlepas dari bantuan, dorongan, dan bimbingan berbagai pihak yang selama ini telah banyak membantu. Oleh karena itu dalam kesempatan ini, Peneliti menyampaikan ucapan terimakasih 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. Rahmawati, M.Si. Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa sekaligus sebagai pembimbing II Skripsi yang senantiasa memberikan ilmu, kritik, serta masukan kepada peneliti, membimbing peneliti dengan sabar dalam penyusunan skripsi ini, serta memberikan pemikiran-pemikiran yang sangat membantu dalam penelitian ini.
4. Iman Mukhroman, M.Ikom. Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa;
5. Kandung Sapto Nugroho, M.Si. Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa yang sekaligus menjadi dosen pembimbing akademik.
6. Listyaningsih, S.Sos.,M.Si. Ketua Jurusan Administrasi Publik.
7. Dr. Arenawati, M.Si. Sekretaris Jurusan Administrasi Publik.
8. Dr. Ipah Ema Jumiati, M.Si. Pembimbing I Skripsi yang senantiasa memberikan ilmu, kritik, serta masukan kepada peneliti, membimbing

peneliti dengan sabar dalam penyusunan skripsi ini, serta memberikan pemikiran-pemikiran yang sangat membantu dalam penelitian ini.

9. Para Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa yang telah banyak memberikan pengetahuan ilmiah dan masukan yang membangun selama proses perkuliahan.
10. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kasubag Umum dan Kepegawaian Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kasubag Perencanaan, Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Kepala Seksi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Bagian Penindakan dan Pengawasan (WASDAL) terimakasih telah banyak membantu dan meluangkan waktu untuk peneliti selama proses penelitian.
11. Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang, Kasubag Tata Usaha (TU) unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang dan Staff.
12. Keluarga, saudara, dan kerabat terkhusus kepada kedua orang tua ku Bapak H. Jamaludin dan Umy Badriyah yang selalu setia memberikan doa, dukungan, motivasi serta kasih sayang yang tidak terhingga sehingga bisa mengantarkan anaknya sampai tahap perguruan tinggi.
13. Kakak dan adik-adiku tercinta, Siti Humairoh, Hadyan Amrullah dan Nadia Naylatul Izza yang selalu menumbuhkan semangat dan motivasi serta memberikan kehangatan ditengah keluarga.

14. Teman teman serta pelatih Paduan Suara Mahasiswa Gita Tirtayasa Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, yang telah memberikan banyak sekali ilmu, motivasi, pengalaman, kebersamaan, canda dan tawa serta dukungan dan doa yang telah diberikan selama ini.
15. Para sahabat-sahabatku yang dipertemukan pada awal perkuliahan Julian Fadlan, Sumanto, Fitriani Nur Maghfiroh atas kebersamaan, kehangatan, canda dan tawa, dukungan serta doa yang telah diberikan selama ini.
16. Teman-teman “Alimun” yang dari awal bersama hingga sampai saat ini Firda Amalia, Murni Agustini, Haikal Hasaba Adam, Ranita, Linah Nurul Khotimah, Sierfi Rahayu, Dyah Pratiwi, Ika Nurhikmah, Fadliyah, Anggit Puspitasari, Ferdy Ardiyansyah, atas canda tawa kehangatan yang diberikan.
17. Suryantika Suri Paraswati, Iqbal Ihya Anshori, Cikal Wisnu Pramudya, Rendi Pata Serpa, Andini Ludviana, Dessy Puspitasari, Tri Ariyanto, Eva Nur Kemala, Restu Ismayanti, Amar Nur Ramadhan, Rizka Nur Azizah, Anggy Novadelian, Moch. Rizaldy Terimakasih atas semangat yang selalu kalian berikan.
18. Semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, terima kasih telah bersedia memberikan bantuan, bimbingan, semangat, kritik, saran dan doa kepada peneliti dalam penyusunan skripsi ini.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, Peneliti memohon maaf atas kekurangan dan kelemahan yang terdapat dalam skripsi ini, peneliti berharap kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan penelitian ini. Peneliti meminta maaf yang sebesar-besarnya apabila dalam penyusunan skripsi ini terjadi kesalahpahaman yang kurang berkenan. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat, khususnya bagi peneliti sendiri dan bagi pembaca pada umumnya.

Serang, Januari 2018

Muhamad Aan Burhanudin

DAFTAR ISI

ABSTRAK

LEMBAR PERSETUJUAN

LEMBAR PENGESAHAN

PERNYATAAN ORISINALITAS

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

KATA PENGANTAR..... vii

DAFTAR ISI..... xii

DAFTAR TABEL..... xv

DAFTAR GAMBAR..... xvi

DAFTAR LAMPIRAN..... xvii

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah..... 1

1.2 Identifikasi Masalah..... 16

1.3 Pembatasan Masalah..... 17

1.4 Perumusan Masalah..... 17

1.5 Tujuan Penelitian..... 17

1.6 Manfaat Penelitian..... 18

1.6.1 Manfaat Secara Teoritis..... 18

1.6.2 Manfaat Secara Praktis..... 18

1.7 Sistematika Penulisan..... 19

BAB II DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI

DASAR PENELITIAN

2.1 Deskripsi Teori..... 22

2.1.1 Definisi Peran..... 22

2.1.2 Peran Sektor Publik..... 28

2.1.3 Optimalisasi..... 30

2.1.4 Terminal	33
2.1.5 Fungsi dan Tipe Terminal	35
2.2 Penelitian Terdahulu	39
2.3 Kerangka Berfikir.....	45
2.4 Asumsi Dasar	49

BAB III METODELOGI PENELITIAN

3.1 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.....	53
3.5 Instrumen Penelitian.....	55
3.6 Informan Penelitian.....	56
3.7 Teknik Pengumpulan Data.....	58
3.8 Teknik Pengolahan dan Analisis Data	65
3.8.1 Teknik Analisis Data	65
3.8.2 Uji Keabsahan	70
3.9 Jadwal Penelitian	71

BAB IV HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian.....	73
4.1.1 Deskripsi Wilayah Kabupaten Tangerang.....	73
4.1.1.1 Visi dan Misi Kabupaten Tangerang	79
4.1.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang	80
4.1.2.1 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang... 89	
4.1.3 Gambaran Umum Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Kabupaten Tangerang	90
4.1.4 Gambaran Umum Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang.....	93
4.2 Deskripsi Data Penelitian.....	99
4.3 Informan Penelitian.....	102

4.4 Analisis Hasil Penelitian	105
4.4.1 <i>Regulatory Role</i>	106
4.4.2 <i>Enabling Role</i>	127
4.4.3 <i>Direct Provision of Goods and Service</i>	146
4.5 Pembahasan.....	151
BAB V PENUTUP	
5.1 Kesimpulan	163
5.2 Saran	164
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

- 1.1 Persebaran Terminal di Kabupaten Tangerang
- 1.2 Klasifikasi Terminal
- 1.3 Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja
- 1.4 Tarif Retribusi Terminal
- 1.5 Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal
- 3.1 Daftar Informan Penelitian
- 3.2 Pedoman Wawancara
- 3.3 Rencana Kegiatan Penelitian
- 4.1 Tabel Luas, Desa, Kelurahan dan Penduduk Kabupaten Tangerang
- 4.2 Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja
- 4.3 Daftar Realisasi Pendapatan dan Penyetoran Retribusi pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang
- 4.4 Informan Penelitian
- 4.5 Anggaran pada Rencana Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang
- 4.6 Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi di Kabupaten Tangerang
- 4.7 Daftar Trayek Angkutan Kota dalam Provisni (AKDP) Terminal Balaraja
- 4.8 Tipe dan Kelas Terminal di Indonesia
- 4.9 Ringkasan Hasil Pembahasan

DAFTAR GAMBAR

- 2.1 Kerangka Berfikir
- 3.1 Komponen Analisis Data menurut Miles dan Huberman
- 4.1 Peta Wilayah Administrasi Kabupaten Tangerang
- 4.2 Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang
- 4.3 Struktur UPT Terminal Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang
- 4.4 Bangunan Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang
- 4.5 Dinas Perhubungan Melakukan Penertiban dan Pemeriksaan Kelayakan Angkutan Umum (06 Desember 2016)
- 4.6 Terminal Bayangan Dekat Gerbang Tol Balaraja Barat
- 4.7 Kondisi Terminal Balaraja yang Kurang Nyaman
- 4.8 Kondisi Terminal Balaraja yang Tidak Terawat
- 4.9 Kondisi Terminal Pakupatan di Kota Serang

DAFTAR LAMPIRAN

1. Dokumentasi
2. Matriks sebelum reduksi data
3. Matriks setelah reduksi data
4. *Membercheck*
5. Surat Pernyataan
6. Surat balasan dari Dinas
7. Surat izin mencari data dari Fakultas
8. Pedoman Wawancara
9. Catatan Bimbingan
10. Dokumen pendukung

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi umum memegang peranan penting bagi manusia baik di daerah perkotaan maupun pedesaan. Oleh karena itu, timbul tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi agar pergerakan manusia dapat berlangsung secara aman, nyaman, teratur, dan lancar serta efisien dari segi waktu maupun biaya. Salah satu solusinya adalah menyediakan jalur transportasi darat yang mempunyai efisiensi tinggi terutama dalam hal kecepatan, biaya yang murah dan dapat mengangkut dalam jumlah banyak. Dalam hal ini penyediaan transportasi umum merupakan kewajiban dan tanggungjawab dari pemerintah karena menyangkut harkat hidup orang banyak. Penyediaan sarana dan prasarana transportasi menjadi hal yang harus terpenuhi demi tercapainya segala aktivitas dengan efektif dan efisien yang dijalankan oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari.

Masalah transportasi seringkali menjadi masalah yang umum terjadi di masyarakat yang mana tidak hanya menyangkut mengenai prasarana jalan raya secara fisik akan tetapi masalah yang paling besar adalah mengenai pengaturan lalu lintas transportasi itu sendiri karena apabila lalu lintas tersebut berjalan lancar maka akan timbul kemudahan dalam berlalu lintas di daerah tersebut. Sistem transportasi haruslah dikembangkan dengan baik demi mewujudkan ketertiban, ketentraman dan kenyamanan dalam berlalu lintas serta dapat mendukung

perkembangan kemajuan ekonomi daerah itu sendiri. Sistem transportasi merupakan salah satu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari bidang perhubungan.

Provinsi Banten adalah salah satu provinsi yang ada di Pulau Jawa yang letaknya berada di sebelah barat berdampingan dengan Provinsi DKI Jakarta dan Provinsi Jawa Barat. Karena letaknya yang berada di ujung barat Pulau Jawa menjadikan Provinsi Banten sebagai salah satu daerah yang strategis karena berdekatan dengan Pulau Sumatera dan sebagai penghubung antara Pulau Sumatera dengan Pulau Jawa. Selain itu Provinsi Banten memiliki Bandara Internasional yaitu Bandara Soekarno Hatta yang mana menjadi salah satu bandara tersibuk di dunia. Dengan banyaknya akses menuju Provinsi Banten tentu saja ini akan berdampak kepada mobilitas masyarakat dan kebutuhan masyarakat akan transportasi umum terutama transportasi darat sebagai moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat. Oleh karena itu pemerintah Provinsi Banten harus menyediakan sarana dan prasarana transportasi jalan yang mendukung untuk digunakan oleh masyarakat sebagai bentuk pelayanan publik salah satunya adalah penyediaan terminal angkutan baik angkutan penumpang maupun angkutan barang.

Dari data yang didapat, prasarana pendukung transportasi jalan untuk jumlah terminal di Provinsi Banten pada tahun 2018 adalah sebanyak 40 lokasi dengan rincian untuk terminal Tipe A sebanyak 4 lokasi, terminal tipe B sebanyak 7 lokasi dan terminal tipe C sebanyak 39 lokasi. Berikut adalah tabel persebaran terminal Tipe A, tipe B dan tipe C di Provinsi Banten:

Tabel 1.1
Persebaran Terminal di Provinsi Banten

NO	Kabupaten/Kota	Nama Terminal	Tipe
1	Kota Serang	Terminal Pakupatan	A
		Terminal Cipocok	B
		Terminal Kependean	C
2	Kabupaten Serang	Terminal Anyer	C
		Terminal Cikande	C
		Terminal Tanara	C
3	Kabupaten Pandeglang	Terminal Labuan	A
		Terminal Kadubanen	B
		Terminal Panimbang	B
		Terminal Menes	C
		Terminal Mengger	C
		Terminal Cibaliung	C
		Terminal Anten	C
4	Kabupaten Lebak	Terminal Mandala	B
		Terminal Malingping	C
		Terminal Kalijaga	C
		Terminal Bayah	C
		Terminal Curug	C
		Terminal Aweh	C
		Terminal Binuangen	C
5	Kota Cilegon	Terminal Merak	A
		Terminal Seruni	C
6	Kabupaten Tangerang	Terminal Balaraja	B
		Terminal Rajeg	C
		Terminal Cisoka	C
		Terminal Curug	C
		Terminal Kelapa Dua	C
		Terminal Kronjo	C
		Terminal Kuta Bumi	C
		Terminal Mauk/Sepatan	C
		Terminal Pakuhaji	C
Terminal Kampung Melayu	C		
7	Kota Tangerang	Terminal Porisplawad	A

		Terminal Cimone	B
		Terminal Ciledug	B
		Terminal Cibodasari	C
		Terminal Pasar Baru	C
8	Kota Tangerang Selatan	Terminal Pondok Cabe	C
		Terminal Bumi Serpong Damai	C

(Sumber: Peneliti, dari data yang diolah tahun 2018)

Kabupaten Tangerang merupakan salah satu daerah penyangga Ibu Kota Jakarta yang mana menjadi pintu penghubung antara Provinsi Banten dan Provinsi DKI Jakarta. Kabupaten Tangerang menjadi daerah yang menjadi pusat kegiatan perdagangan, perindustrian, perumahan dan pemukiman, menyebabkan banyaknya penduduk pendatang dengan tujuan memperoleh pekerjaan. Selain itu Kabupaten Tangerang merupakan salah satu daerah terluas yang ada di Provinsi Banten dengan luas wilayah seluas 959,61 Km² yang mana terbagi kedalam 29 kecamatan. Populasi masyarakat di Kabupaten Tangerang adalah yang paling besar di Provinsi Banten dengan jumlah penduduk sebesar 3.370.594 dibandingkan dengan Kabupaten Lebak yang hanya 1.269.812 padahal Kabupaten Lebak adalah kabupaten yang paling luas di Provinsi Banten dengan luas 3.426,56 Km². Dengan banyaknya pendatang dan masyarakat yang mendiami daerah Kabupaten Tangerang menyebabkan padatnya arus transportasi yang sering menimbulkan permasalahan.

Kegiatan perhubungan di Kabupaten Tangerang terus meningkat seiring dengan laju perdagangan dan industrialisasi yang semakin pesat serta aktivitas dari penduduk itu sendiri. Dalam rangka memberi pelayanan kepada masyarakat

melalui otonomi daerahnya, Kabupaten Tangerang mengeluarkan Peraturan Daerah terkait dengan bidang perhubungan yang diatur dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No 2 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan telah disempurnakan menjadi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 tentang penyelenggaraan Perhubungan terdiri dari 14 bab dan 129 pasal. Dalam Peraturan Daerah ini mengatur mengenai penyelenggaraan perhubungan yang meliputi sektor perhubungan darat, laut dan udara. Pada sektor perhubungan darat, diantaranya mengatur mengenai prasarana dan sarana untuk transportasi darat.

Dinas Perhubungan selaku unsur pelaksana otonomi daerah yang menyelenggarakan pelayanan di bidang perhubungan yang mana mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan dan kebijakan pemerintah daerah. Dinas Perhubungan selaku penyelenggara dan pengelola tata perhubungan mempunyai peran yang sangat penting dalam keberlangsungan sistem transportasi yang ada di Kabupaten Tangerang. Ini diatur dalam Perda Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada pasal 6, 7 dan 8 yang berbunyi dimana dalam pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan, pengawasaan, dan penertiban terminal penumpang dan barang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika sebagaimana tercantum pada pasal 7 ayat 3, oleh karena itu pihak Dinas Perhubungan perlu membangun dan menyelenggarakan terminal sebagai

prasarana mendukung adanya kegiatan transportasi perhubungan darat di Kabupaten Tangerang. Dalam konteks ini Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki kompetensi sebagai perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan di bidang perhubungan, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki visi yaitu “Terciptanya pelayanan transportasi yang aman, tertib dan lancar sebagai unsur penunjang menuju kabupaten gemilang. Selain itu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki beberapa misi yang dalam mewujudkan visi tersebut diantaranya adalah meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana perhubungan, mewujudkan aspirasi masyarakat dalam peningkatan pelayanan kebutuhan jasa transportasi, meningkatkan peran dan fungsi sarana dan prasarana serta pengembangan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang memadai.

Dalam mendukung pelaksanaan angkutan jalan di Kabupaten Tangerang memiliki prasarana berupa terminal sebanyak 10 (sepuluh) terminal penumpang dengan total trayek yang dilayani sebanyak 30 (tiga puluh) trayek dalam wilayah Kabupaten Tangerang dengan jumlah 1 (satu) terminal tipe B dan 9 (sembilan) terminal tipe C.

Berikut ini adalah persebaran terminal yang berada di Kabupaten Tangerang yang dimuat pada tabel 1.2

Tabel 1.2
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/Sepatan	C
9	Terminal Kedaung/Pakuhaji	C
10	Terminal Kampung Melayu	C

(Sumber: UPT Terminal Kab. Tangerang, 2015)

Jika dibandingkan dengan Kota Tangerang dan Kabupaten Pandeglang yang sudah memiliki terminal Tipe A, Kabupaten Tangerang saat ini hanya memiliki terminal tipe B dan C yang berfungsi melayani angkutan antar kota dalam provinsi, dan angkutan kota atau pedesaan. Dari 10 terminal yang terdapat di Kabupaten Tangerang, Terminal Balaraja adalah terminal tipe B satu-satunya di Kabupaten Tangerang. Terminal tipe B yang mana menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan yaitu terminal tipe B merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan pedesaan. Terminal tipe B adalah terminal

penumpang yang berada setingkat di bawah terminal tipe A. Perbedaan Kalsifikasi terminal bisa dilihat pada tabel 1.3 berikut :

Tabel 1.3
Tipe dan Kelas Terminal di Indonesia

No	Tipe Terminal	Keterangan
1	Tipe A	Melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antar kota antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau, angkutan pedesaan.
2	Tipe B	Melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan pedesaan
3	Tipe C	Melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan.

(Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015)

Dari 10 terminal terminal di atas Terminal Balaraja adalah terminal yang memiliki trayek angkutan umum paling banyak di wilayah Kabupaten Tangerang yaitu sekitar 1.860 angkutan umum, hal ini dapat dilihat pada tabel 1.4 berikut :

Tabel 1.4
Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja

No	Kode Trayek	Trayek/Rute	Jarak (KM)	Jumlah Kendaraan
1	A.07	Curug-Bitung-Balaraja	20	100
2	A.09	Balaraja-Cibadak-Tigaraksa-Daru	14	50
3	E.01	Balaraja-Cikande-Gintung	20	150
4	E.02	Balaraja-Kronjo	17	115
5	E.03	Balaraja-Kresek	13	150
6	E.04	Balaraja-Cisoka	16	50
7	E.05	Balaraja-Cikupa-Pasar Kemis	17	65
8	E.06	Balaraja-pert.-Cangkudu-PS.-Cisoka-Taman Adiyasa	19	200
9	E.15	Balaraja-Cisoka-Tigaraksa-Komplek Pemda-Jeunjing	23	50
10	G.07	Kotabumi-Bitung-Balaraja	26	155
11	E.16	Terminal Balaraja-RSUD Balaraja-Kaws. Olek- Puspem Tigaraksa	22	70
12	AKDP	Cimone-Balaraja-Kronjo	50	245
13	AKDP	Balaraja-Cikande-Kragilan	95	210
14	AKDP	Balaraja-Serang(pakupatan)	123	250
Jumlah				1.860

(Sumber: Dishub Kabupaten Tangerang 2017)

Terminal Balaraja dibangun dilahan seluas 4.900 m² pada tahun 2001. Berdasarkan data aset daerah Kabupaten Tangerang, pengadaan lahan Terminal Balaraja sudah ada sejak tahun 1992 namun belum berupa gedung terminal. Gedung terminal baru dibangun pada tahun 2001 yang berlokasi di Jln. Raya Kresek KM. 2 No. 1. Untuk menuju ke arah Terminal Balaraja semua angkutan dari arah Tangerang dan Serang harus melewati pertigaan *Flyover* Balaraja menuju ke 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 dibahu jalan, serta angkutan umum yang sering menunggu penumpang di bahu jalan tepat di depan pintu masuk pasar menjadi penyebab kemacetan di jalan masuk menuju Terminal Balaraja.

Berdasarkan fungsi terminal bagi pemerintah yang salah satunya adalah sebagai pemungutan retribusi yang mana dalam hal ini pemerintah memungut retribusi terminal untuk pemasukan pendapatan asli daerah (PAD). Dalam hal ini Pemerintah Kabupaten Tangerang dalam Peraturan Daerah Nomor 05 Tahun 2011 tentang retribusi jasa usaha menjelaskan besaran tarif kendaraan sekali masuk ke dalam terminal. Berikut ini adalah besaran tarif retribusi terminal berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha.

Tabel 1.5

Tarif Retribusi Terminal di Kabupaten Tangerang

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	1000,00/ sekali masuk

(Sumber: Perda Kab. Tangerang No. 5 Tahun 2011)

Berdasarkan data tabel 1.4 di atas kita bisa melihat bahwasannya Terminal Balaraja memiliki potensi yang sangat besar dengan banyaknya kendaraan yang melintas setiap harinya. Tentu saja dengan banyaknya kendaraan yang melintas di Terminal tersebut akan mempengaruhi PAD (pendapatan asli daerah) karena setiap kendaraan yang masuk kedalam terminal akan dikenakan tarif retribusi terminal sesuai dengan standar harga yang telah ditetapkan berdasarkan jenis angkutan umum. Selain itu berdasarkan tabel 1.5 di atas bisa dilihat besaran tarif yang dikenakan kepada setiap angkutan berdasarkan klasifikasinya. Namun pemasukan retribusi dalam jasa usaha ini didominasi oleh kendaraan non bis/ seat 10 sesuai dengan tabel 1.4 kendaraan non bis/ seat 10 memiliki banyak sekali jumlah kendaraan dibandingkan dengan kendaraan dengan klasifikasi bis. Dengan jumlah kendaraan seluruhnya sebanyak 1860 angkutan umum dan yang aktif beroperasi sekitar 75%. (Sumber: UPT Terminal Kab. Tangerang, 2017)

Dengan banyaknya angkutan umum yang beroperasi seharusnya menjadikan terminal sebagai sumber penerimaan retribusi yang cukup besar setiap tahunnya, namun keadaan itu berbeda dengan terminal balaraja yang mana realisasi pendapatan retribusi terminal tidak mencapai target yang telah ditetapkan oleh pihak Dinas Perhubungan. Berikut adalah tabel target pendapatan retribusi Terminal Balaraja tahun 2014 sampai 2016 sebagai berikut:

Tabel 1.6
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal
Di Terminal Balaraja

Tahun Anggaran	PAD Sektor Retribusi Terminal			Keterangan
	Target Pendapatan	Realisasi Pendapatan	Persentase (%)	
2014	Rp. 101.000.000	Rp. 60.730.000	60,13%	Tidak Tercapai
2015	Rp. 88.000.000	Rp. 66.100.000	75,11%	Tidak Tercapai
2016	Rp. 88.000.000	RP. 64.300.000	73,07%	Tidak Tercapai

(sumber: UPT Terminal Kabupaten Tangerang 2017)

Dilihat dari Tabel 1.6 di atas diketahui bahwasannya realisasi pendapatan retribusi terminal tahun 2014 sampai dengan 2016 tidak tercapai dengan pencapaian target dan retribusi relatif kecil. Ini menunjukkan adanya sebuah permasalahan yang terjadi dalam proses pelaksanaan pemungutan retribusi terminal. Berdasarkan keterangan dari Bapak Halimi selaku pegawai UPT Terminal Balaraja, potensi retribusi sektor terminal adalah potensi yang cukup besar dengan banyaknya jumlah trayek angkutan yang mengarah ke Terminal Balaraja yaitu sekitar 1860 dan yang aktif beroperasi sekitar 75% dari dengan rata-rata 3 kali masuk terminal setiap harinya. Jika dihitung dengan potensi retribusi angkutan dengan rumus : potensi retribusi terminal = (rata-rata jumlah angkutan yang beroperasi x tarif retribusi terminal x365 hari/tahun x intensitas angkutan pengguna terminal). Maka didapatkan potensi yang cukup besar yang bisa didapatkan di sektor retribusi terminal yaitu, potensi retribusi terminal=

(1395 x Rp. 1000 x 365 hari x 3) maka hasilnya adalah Rp. 1.494.675.000. ini menunjukkan bahwasannya masih banyak sekali potensi retribusi terminal yang belum tergali dan perhitungan potensi tersebut peneliti lakukan hanya untuk trayek angkutan yang mengarah ke Terminal Balaraja, tentu saja jika menghitung jumlah keseluruhan angkutan umum di wilayah Kabupaten Tangerang maka potensi retribusi akan lebih besar dari pada itu.

Berdasarkan hasil observasi peneliti menunjukkan bahwa masih banyak sekali permasalahan yang terjadi terkait dengan peran dinas perhubungan sebagai pengelola, pengawas, penertiban yang belum berjalan secara optimal. Untuk itu peneliti akan memaparkan permasalahan yang peneliti temukan dalam observasi awal yang mengakibatkan tidak optimalnya penggunaan fungsi Terminal Balaraja oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Pertama, Sosialisasi mengenai Terminal Balaraja tidak lagi dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Sosialisai terkait Terminal Balaraja terakhir dilakukan pada tahun 2008 selama 40 hari sosialisasi kepada para sopir angkutan umum mengenai pengaktifan kembali Terminal Balaraja, setelah peralihan gedung Terminal Balaraja dari Kantor Dinas Perhubungan dan kembali menjadi terminal setelah tahun 2012 sampai tahun 2017 belum ada sosialisasi kembali mengenai Terminal Balaraja. Sosialisai terkait Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 mengenai retribusi jasa usaha pun demikian tidak dilakukan oleh Dinas Perhubungan, dan dari observasi yang peneliti lakukan sopir angkutan umum pun tidak mengetahui mengenai peraturan daerah tersebut. Selain itu tidak adanya penertiban dari Dinas Perhubungan

terhadap para sopir angkutan baik yang tidak memasuki Terminal Balaraja maupun sopir angkutan yang tidak mau membayar retribusi.

Kedua, sarana dan prasarana terminal yang sudah tidak layak karena tidak dikelola dengan baik oleh pihak Dinas Perhubungan dan UPT Terminal yaitu bangunan kantor terminal yang sudah rusak, tempat penjualan tiket yang tidak layak, tidak adanya tempat tunggu penumpang, mushola, toilet dan lain sebagainya yang sudah tidak mendukung dalam penyelenggaraan penggunaan terminal, hal ini mengakibatkan tidak adanya kegiatan menaik turunkan penumpang karena kondisi terminal yang sudah tidak layak untuk digunakan sebagai prasarana perhubungan.

Ketiga, Selain permasalahan mengenai sarana dan prasarana lokasi terminal yang tidak strategis pun menjadi masalah bagi sopir angkutan umum karena letaknya yang begitu jauh sekitar 2 Km dari jalan utama dan tidak dilewati oleh seluruh trayek angkutan menjadikan sopir angkutan umum hanya berhenti sampai terminal bayangan saja yang terletak di persimpangan menuju gerbang Tol Balaraja Barat dan sopir angkutan trayek Balaraja-Kresek dan Balaraja-Kronjo hanya melewati terminal dan tidak masuk kedalam terminal.

Keempat, Permasalahan terminal bayangan menjadi masalah serius bagi pihak Dinas Perhubungan karena terminal bayanganlah yang membuat arus perpindahan penumpang di Terminal Balaraja tidak berjalan optimal. Para sopir angkutan berdalih enggan mereka memasuki Terminal Balaraja karena selain lokasi nya yang cukup jauh sekitar 2 Km juga minimnya penumpang yang berada

dilokasi terminal tersebut. Dari banyaknya trayek angkutan umum yang mengarah ke Terminal Balaraja (bisa dilihat pada tabel 1.4) yang masuk melintas ke terminal hanya 2 (dua) trayek saja yaitu trayek A.07 Curug-Bitung-Balaraja dan trayek E.01 Balaraja-Cikande-Gitung selebihnya tidak memasuki terminal dan hanya berhenti pada terminal bayangan saja, begitu pula dengan trayek E. 02 Balaraja-Kresiek dan E.03 Balaraja-Kronjo hanya melewati terminal dan tidak masuk kedalam terminal. Padahal jika kita melihat dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Pasal 7 Ayat 1 mengatakan bahwasannya setiap kendaraan umum dalam trayek wajib memasuki terminal sebagaimana tercantum dalam kartu pegawai (kartu yang berisikan identitas kendaraan dan muat asal tujuan), selain itu dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Pasal 125 Ayat 1 disinggung mengenai ketentuan pidana terhadap pelanggaran ketentuan sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 7 Ayat 1 tersebut yaitu dikenakan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,- (Lima Puluh Juta Rupiah).

Kelima, Masalah terminal bayangan berimbas kepada realisasi pendapatan retribusi terminal yang mana setiap tahunnya tidak memenuhi dari target yang telah ditetapkan. Karena tidak masuknya supir angkot kedalam terminal maka pihak Dinas Perhubungan mensiasatinya dengan melakukan penarikan retribusi diluar terminal yakni dibahu jalan yang sudah ditentukan ini adalah salah satu penyimpangan yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan mengingat seharusnya penarikan retribusi dilakukan di dalam terminal sesuai dengan

Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 mengenai retribusi jasa usaha yang mana menerangkan pada pasal 17 ayat 1 yaitu Objek Retribusi Terminal yaitu 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. Selain itu penarikan retribusi di bahu jalan adalah hal yang cukup beresiko bagi petugas penarik retribusi tersebut karena menyangkut ancaman keselamatan yang akan menimpa mereka saat bekerja dilapangan. Selain itu penarikan retribusi pun dilakukan hanya 1 (satu) kali dalam sehari bukan setiap kali angkutan umum melintas, inilah yang menyebabkan target realisasi retribusi tidak tercapai setiap tahunnya.

Berdasarkan permasalahan yang peneliti paparkan dilatar belakang, maka peneliti tertarik untuk mengkaji lebih jauh permasalahan mengenai **“Peran Dinas Perhubungan Dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang”**

1.2 Identifikasi Masalah

Pada pelaksanaan perannya Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang peneliti dapat mengidentifikasi permasalahan yang ada yaitu :

1. Tidak dilakukannya sosialisasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terkait dengan Terminal Balaraja, penarikan retribusi dan sanksi apabila melakukan pelanggaran terhadap peraturan tersebut.

2. Tidak terawatnya Terminal Balaraja sehingga banyak kerusakan baik sarana maupun prasarana.
3. Letak Terminal Balaraja yang tidak strategis dan tergolong jauh untuk trayek tertentu.
4. Adanya terminal bayangan yang membuat para supir angkutan umum enggan memasuki Terminal Balaraja.
5. Penarikan Retribusi dilakukan di bahu-bahu jalan bukan di dalam Terminal Balaraja.

1.3 Pembatasan Masalah

Agar penelitian dapat dilakukan secara mendalam, maka dalam penelitian ini peneliti hanya membatasi masalah pada Peran Dinas Perhubungan Dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang.

1.4 Perumusan Masalah

Berdasarkan batasan pada masalah tersebut, untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang maka peneliti mengarahkan untuk mendapat jawaban dari perumusan masalah sebagai berikut: Bagaimanakah peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang?.

1.5 Tujuan Penelitian

Dari identifikasi masalah yang telah dibatasi, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Secara Teoritis

1. Hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi pengembangan keilmuan dan pengetahuan karena akan khasanah ilmu yang berkaitan dengan manajemen publik.
2. Hasil penelitian ini bermanfaat untuk pengembangan ilmu dalam konsentrasi manajemen publik.
3. Penelitian ini sebagai bahan perbandingan dari penelitian sejenis yang pernah dibuat sebelumnya sehingga diharapkan memberikan kontribusi sebagai sumber ilmiah.
4. Penelitian ini merupakan implementasi teori yang didapat semasa perkuliahan.

1.6.2 Manfaat Secara Praktis

1. Penelitian ini berguna untuk mengembangkan kemampuan peneliti dalam hal mempelajari tentang peranan suatu organisasi khususnya dan keilmuan yang lain selama mengikuti perkuliahan, selain itu untuk menambah pengalaman dalam melakukan penelitian.
2. Sebagai bahan pemahaman dan pembelajaran bagi peneliti maupun mahasiswa lain untuk melakukan penelitian secara lebih mendalam mengenai bidang ilmu sosial.
3. Penelitian ini diharapkan mampu membangun perbaikan dan menjadi rekomendasi mengenai pelaksanaan peran pada Dinas

Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam mengoptimalkan fungsi Terminal Balaraja.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang dilakukan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang masalah yang menjadi dasar penelitian, identifikasi masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan skripsi. Latar belakang memuat hal-hal yang menjadi ketertarikan peneliti terhadap topik atau judul penelitian dan pentingnya dilakukan penelitian pada topik itu. Identifikasi masalah memuat mengenai aspek permasalahan yang muncul dan berkaitan dengan penelitian yang akan diteliti. Batasan masalah adalah tahap selanjutnya karena memuat hasil dari identifikasi masalah dengan ditetapkannya masalah yang paling penting dan berkaitan dengan judul penelitian. Perumusan masalah adalah mendeteksi masalah dari batasan masalah yang dikemukakan dalam bentuk pertanyaan dan dirumuskan guna mencapai jawaban sebagai hasil penelitian. Tujuan penelitian menjelaskan mengenai sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian. Manfaat penelitian menjelaskan manfaat penelitian baik secara teoritis maupun secara praktis. Sistematika penulisan merupakan susunan penulisan skripsi secara

keseluruhan yang meliputi Bab I pendahuluan, Bab II deskripsi teori, Bab III metode penelitian, Bab IV pembahasan dan Bab V kesimpulan dan saran.

BAB II DESKRIPSI TEORI

Bab ini menjelaskan mengenai deskripsi teori, penelitian terdahulu, kerangka berpikir dan asumsi dasar. Dalam deskripsi teori menjelaskan mengenai teori yang relevan dengan permasalahan terhadap masalah. Penelitian terdahulu adalah penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang diambil dari berbagai sumber ilmiah, baik skripsi, tesis, disertasi atau jurnal penelitian. Kerangka berpikir menggambarkan alur peneliti sebagai kelanjutan dari deskripsi teori. Asumsi dasar merupakan jawaban sementara permasalahan yang diteliti, dan akan diuji kebenarannya.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan pendekatan dan metode yang digunakan dalam penelitian, ruang lingkup penelitian, instrumen penelitian di dalam instrumen menjelaskan tentang bagaimana proses penyusunan dan jenis alat pengumpul data yang digunakan, proses pengumpulan data, dan teknik penentuan kualitas instrumen. Dalam penelitian kualitatif, instrumen penelitian adalah peneliti. Teknik pengumpulan data dan analisis data menjelaskan mengenai teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti seperti pengamatan, wawancara mendalam, dokumen dan pustaka. Proses analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis data sesuai dengan sifat data yang diperoleh. Lokasi dan jadwal penelitian menjelaskan mengenai tempat dan waktu penelitian tersebut dilaksanakan.

BAB IV HASIL PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai deskripsi objek penelitian yang meliputi lokasi penelitian secara jelas, struktur organisasi, serta hal lain yang berhubungan dengan objek penelitian. Deskripsi data menjelaskan hasil dari penelitian yang telah diolah dari data mentah dengan menggunakan teknik analisis data yang relevan, baik data kualitatif maupun kuantitatif. Setelah itu melakukan pembahasan lebih lanjut terhadap hasil akhir analisis data dan diuraikan berbagai keterbatasan yang terdapat dalam pelaksanaan penelitian.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini berisi mengenai kesimpulan hasil penelitian yang diungkapkan secara singkat, jelas dan mudah dipahami. Selanjutnya saran berisi tindak lanjut dari sumbangan penelitian terhadap bidang yang diteliti baik secara teoritis maupun praktis.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi daftar referensi yang digunakan dalam penulisan skripsi

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Berisi mengenai dokumen-dokumen yang menunjang penelitian.

BAB II
DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI
DASAR PENELITIAN

2.1 Deskripsi Teori

2.1.1 Definisi Peran

Menurut Friedman (1998:286) peran adalah serangkaian perilaku yang diharapkan pada seseorang sesuai dengan posisi sosial yang diberikan baik secara formal maupun secara informal. Peran didasarkan pada perskripsi (ketentuan) dan harapan peran yang menerangkan apa yang individu-individu harus lakukan dalam suatu situasi tertentu agar dapat memenuhi harapan-harapan mereka sendiri atau harapan orang lain menyangkut peran-peran tersebut.

Dalam kehidupan bermasyarakat, setiap individu memiliki peran yang berbeda-beda yang harus dijalankan sesuai dengan norma-norma yang berlaku. Peran merupakan perilaku setiap individu maupun organisasi atau kelompok yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat, karena didalamnya terdapat harapan-harapan yang tujuannya adalah untuk mensejahterakan masyarakat untuk saling memudahkan satu sama lain dalam menjalankan perannya masing-masing.

Dalam teorinya Biddle dan Thomas dalam Sarwono (2008:215), membagi peristilahan dalam peran menjadi empat golongan yaitu :

- a. Orang-orang yang mengambil bagian dalam interaksi sosial
- b. Perilaku yang muncul dalam interaksi tersebut
- c. Kedudukan orang-orang dalam perilaku
- d. Kaitan orang-orang dalam perilaku

Ada beberapa istilah mengenai orang-orang yang mengambil bagian dalam interaksi sosial yaitu :

1. Aktor (pelaku), yaitu orang yang sedang berperilaku menurut peran tertentu. Dalam penelitian ini aktor atau pelaku yang terlibat adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang
2. Target (sasaran) atau orang lain (*other*) yaitu orang yang mempunyai hubungan dengan aktor dan perilakunya. Kaitannya dengan penelitian ini target (sasaran) adalah supir angkutan umum, dan masyarakat yang menggunakan jasa terminal dan angkutan umum.

Menurut Biddle dan Thomas dalam Sarwono (2008:216) ada 5 (lima) istilah tentang perilaku dalam kaitannya dengan peran yaitu:

1. *Expectation* (harapan)
Harapan tentang peran adalah harapan-harapan orang lain (pada umumnya) tentang perilaku yang pantas, yang seyogyanya ditunjukkan oleh seseorang yang mempunyai peran tertentu dalam masyarakat.
2. *Norm* (norma)
Menurut Secord dan Backman (1964) dalam Sarwono (2008:217) “norma” hanya merupakan suatu bentuk harapan. Jenis-jenis harapan menurut Secord dan Backman adalah sebagai berikut:
 - a. Harapan yang bersifat meramalkan (*anticipatory*), yaitu harapan tentang suatu perilaku yang akan terjadi.
 - b. Harapan normatif
Biddle dan Thomas dalam Sarwono (2008:218) membagi harapan normatif ini kedalam 2 (dua) jenis yaitu:
 - I. Harapan yang terselubung (*cover*), harapan itu tetap ada walaupun tidak diucapkan, seperti dokter harus menyembuhkan pasien, guru harus mendidik murid-murid.
 - II. Harapan yang terbuka (*over*), harapan yang diucapkan misalnya ayah yang meminta anaknya menjadi orang yang bertanggung jawab dan rajin belajar. Harapan

jenis ini dinamai tuntutan peran (*role demand*) tuntutan peran internalisasi dapat menjadi norma bagi peran yang bersangkutan.

3. Wujud perilaku dalam peran

Sarbin (1996) dalam Sarwono (2008:219) menyatakan bahwa perwujudan peran dalam istilah sarbin (*role enactment*) dapat dibagi-bagi dalam tujuh golongan menurut intensitasnya. Intensitas ini diukur berdasarkan keterlibatan diri (*self*) aktor dalam peran mana yang dibawakannya. Tingkat intensitas yang terendah adalah keadaan dimanadiri aktor sangat tidak terlihat. perilaku peran dibawakan secara otomatis dan mekanistik saja. Sedangkan tingkat peran yang tertinggi akan terjadi jika aktor melibatkan seluruh pribadinya dalam perilaku peran yang sedang dikerjakan.

4. Penilaian dan sanksi

Biddle dan Thomas dalam Sarwono (2008:220) mengatakan bahwa kedua hal tersebut didasarkan pada harapan masyarakat (orang lain) tentang norma. Berdasarkan norma itu, orang memberikan kesan positif atau negatif terhadap suatu perilaku. Kesan negatif dan positif inilah yang dinamakan penilaian peran. Di pihak lain, yang dimaksudkan dengan sanksi adalah usaha orang untuk mempertahankan suatu nilai positif atau agar perwujudan peran diubah sedemikian rupa sehingga yang tadinya negatif bisa berubah menjadi positif.

Dari kedua teori di atas bisa kita lihat persamaan mengenai definisi tentang peran. Friedman (1998:286) dan Biddle dan Thomas dalam Sarwono (2008:220) mengemukakan definisi yang hampir serupa yang keduanya menekankan peran kepada indikator harapan. Dimana harapan dalam peran ini adalah sesuatu yang menjadi arahan kepada individu-individu sesuai dengan apa yang mereka harapkan dan orang lain harapkan mengenai peran-peran tersebut baik dalam kedudukan formal maupun nonformal sesuai dengan dimana individu tersebut melakukan interaksi sosial. Namun dalam hal ini Biddle dan Thomas dalam Sarwono

(2008:216) memiliki indikator-indikator peran yang lebih lengkap dibandingkan dengan definisi peran menurut Fiedman (1998:286) tidak hanya tentang harapan saja namun Bidlle dan Thomas dalam Sarwono (2008:216) membaginya kepada indikator-indikator harapan, norma, wujud perilaku, evaluasi dan sanksi.

Berkaitan dengan peran tersebut, maka akan muncul norma-norma yang harus ditaati secara bersama-sama agar harapan-harapan tersebut dapat tercapai. Harapan tersebut dapat tercapai apabila setiap orang atau badan publik tersebut menjalankan perannya dengan baik. Menurut Soekanto (2006:243), peranan (*role*) merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya maka dia menjalankan suatu peranan. Peranan dan kedudukan tidak dapat dipisahkan, karena satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peranan tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peranan. Setiap orang mempunyai macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal itu sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan-kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya.

Pentingnya peranan adalah karena ia mengatur perilaku seseorang. Peranan menyebabkan seseorang pada batas-batas tertentu dapat meramalkan perbuatan-perbuatan orang lain. Peranan yang melekat pada diri seseorang harus dibedakan dengan posisi dalam pergaulan kemasyarakatan. Posisi seseorang dalam masyarakat (*social position*)

merupakan unsur statis yang menunjukkan tempat individu pada organisasi masyarakat. Peranan lebih banyak menunjuk pada fungsi, penyesuaian diri dan sebagian suatu proses. Jadi, seseorang menduduki suatu posisi dalam masyarakat serta menjalankan suatu peranan.

Menurut Levinson dalam Soekanto (226:244), peranan mencakup tiga hal:

1. Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan kemasyarakatan.
2. Peranan adalah suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
3. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Peranan menurut Soekanto dan Levinson di atas mempunyai kesamaan dimana keduanya menekankan definisi peranan kepada apa yang dilakukan oleh individu-individu dalam sebuah kedudukan atau dalam sebuah struktur sosial dimasyarakat. Karena sebuah peranan itu dibentuk di dalam sebuah organisasi melalui kedudukan yang diberikan kepada individu-individu untuk dilakukan.

Peran atau peranan merupakan serangkaian perilaku yang diharapkan oleh seseorang, pengharapan semacam itu merupakan norma yang dapat mengakibatkan terjadinya suatu peranan. Menurut Thoah (2003:80) bagaimana seseorang berperilaku dalam peranan organisasi sangat ditentukan oleh:

1. Karakteristik pribadinya
2. Pengertiannya tentang apa yang diharapkan orang lain kepadanya
3. Kemauannya untuk mentaati norma yang telah menetapkan pengharapan tadi

Thoha (2003:80) menyatakan, dalam bahasa organisasi, peranan diperoleh dari uraian jabatan. Adapun uraian jabatan itu merupakan dokumen tertulis yang memuat persyaratan-persyaratan, dan tanggung jawab atas sesuatu pekerjaan. Dalam bahasa psikologi sosial, uraian jabatan itu memberikan serangkaian pengharapan yang menentukan terjadinya peranan. Persoalan yang sering terjadi dalam suatu organisasi seringkali ditimbulkan karena peranan tidak dibagi secara jelas diantara orang-orang dalam organisasi tersebut, sehingga terjadi keraguan dan konflik peran. Organisasi tidak mampu memberikan informasi yang jelas kepada pendukungnya, tentang apa dan bagaimana yang harus dimainkan. Kejadian seperti ini seringkali terjadi karena ketidakjelasan mengenai tujuan serta aturan-aturan atau norma yang tidak menentu serta kualitas kepemimpinan yang kurang mampu mendeskripsikan tujuan, misi dan norma kedalam peran-peran tertentu dalam organisasi.

Thoha dalam hal ini menjelaskan mengenai peranan individu dalam sebuah organisasi, hampir sama dengan teori yang dijelaskan oleh Levinson dan Soekanto namun perbedaan dari teori tersebut terlihat dari pandangan Thoha mengenai dokumen tertulis yang menjelaskan mengenai peranan-peranan yang memuat mengenai persyaratan-persyaratan dan tanggung jawab atas sebuah kedudukan dalam organisasi. Thoha juga

menjelaskan mengenai konflik peran yang sering ditemukan dalam organisasi yaitu organisasi tidak dapat memberikan informasi yang jelas terhadap peranan yang harus dilakukan oleh individu di dalam organisasi.

2.1.2 Peran Sektor Publik

Menurut Mahsun (2009) sektor publik dapat dipahami sebagai segala sesuatu yang berhubungan dengan kepentingan umum dan penyediaan barang dan jasa kepada publik yang dibayar melalui pajak atau pendapatan negara lainnya yang diatur dengan hukum. Jadi, munculnya sektor publik berawal dari adanya kebutuhan masyarakat secara bersamaan terhadap barang atau layanan tertentu. Agar tercapai prinsip keadilan dalam hal pengalokasian dan pendistribusian barang dan layanan umum, maka dipilih sekelompok masyarakat sebagai pengelola, yang salah satunya kini dikenal dengan sebutan pemerintah. Sebagai penyelenggara pelayanan publik, pemerintah baik pusat maupun daerah bertanggungjawab untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat dalam rangka menciptakan kesejahteraan masyarakat. Organisasi yang tergolong sebagai organisasi sektor publik di Indonesia mencakup pemerintah pusat, pemerintah daerah, sejumlah perusahaan yang bersahamkan pemerintah (BUMN, BUMD), organisasi bidang pendidikan, organisasi bidang kesehatan, dan organisasi-organisasi massa.

Sebagai lembaga pengelola barang publik dan penyedia pelayanan, menurut Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9) organisasi sektor publik memiliki tiga peran utama yaitu:

1. *Regulatory role*, organisasi sektor publik berperan dalam menetapkan segala aturan yang berkaitan dengan kepentingan umum, karena tanpa ada aturan maka ketimpangan akan terjadi dalam masyarakat. Bisa saja sebagian masyarakat dirugikan karena tidak mampu/mendapatkan akses memperoleh barang atau layanan yang sebetulnya untuk umum sebagai akibat dari penguasaan barang atau layanan tersebut oleh kelompok masyarakat lainnya.
2. *Enabling role*, adalah peran organisasi publik dalam menjamin terlaksananya peraturan yang sudah ditetapkan dalam penyediaan barang dan jasa publik, dimana sektor publik harus dapat memastikan kelancaran aktivitas pelaksanaan program dan kegiatan yang diperuntukkan masyarakat. Implikasinya sektor publik diberi kewenangan untuk penegakkan hukum dalam kaitannya menjamin ketersediaan barang dan jasa publik yang sesuai dengan hukum.
3. *Direct provision of goods and service*, karena semakin kompleksnya area yang harus di 'cover' oleh sektor publik dan adanya keterbatasan dalam pembiayaan barang dan jasa publik secara langsung maka pemerintah dapat melakukan privatisasi. Sehingga disini peran sektor publik adalah ikut mengendalikan/mengawasi sejumlah proses pengadaan barang jasa publik serta regulasi yang ditetapkan sehingga tidak merugikan masyarakat.

Jika dilihat dari definisi dan peran sektor publik tersebut di atas, maka dengan kata lain sektor publik adalah *government* (pemerintah) yang berfungsi untuk mensejahterakan masyarakat, dimana pemerintah diberi 'kekuasaan' oleh masyarakat untuk mengatur dan menjamin pemenuhan kebutuhan barang dan jasa yang berlandaskan hukum.

Teori yang dikemukakan oleh Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9) di atas sangat relevan dengan penelitian ini dibandingkan dengan teori peran yang lain, karena dalam penelitian ini membahas mengenai peran Dinas Perhubungan yang mana Dinas Perhubungan adalah organisasi sektor publik atau biasa disebut dengan pemerintah.

2.1.3 Optimalisasi

Optimal merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdaya guna sesuai dengan maksud, tujuan, dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut. Menurut Chulsum dan Novia dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2006:491), optimal merupakan sesuatu yang paling baik, sempurna, dan paling tinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan sesuatu agar sempurna, menjadi lebih baik dari sebelumnya. Sedangkan menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia yang disusun oleh W.J.S Poerwadarminta (1991:647), yang dimaksud dengan optimal adalah suatu kegiatan dengan tujuan mengerahkan tenaga pikiran atau badan untuk mencapai tujuan. Usaha dalam suatu pekerjaan yaitu merupakan perbuatan daya upaya atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud.

Menurut Winardi (1999:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Pengertian optimalisasi hampir sama dengan efisiensi, akan tetapi terdapat perbedaan dari tujuan tersebut. Optimalisasi dapat berupa gabungan dari beberapa cara untuk meningkatkan kemampuan yang dimiliki dengan tujuan meningkatkan suatu hal yang hendak dicapai lebih baik dari sebelumnya. Optimalisasi, suatu cara yang dilakukan dimana

mempunyai tujuan untuk meningkatkan kemampuan yang dimiliki dalam mencapai tujuan tertentu. Optimalisasi bisa dilakukan dengan meningkatkan kinerja yang baik sehingga pelayanan pun akan baik atau usaha untuk memecahkan segala persoalan yang ada untuk mencapai pelayanan yang sangat baik atau pelayanan yang terbaik kepada masyarakat.

Optimalisasi sangat erat kaitannya dengan kinerja yang dilakukan oleh instansi dalam hal ini pemerintah sebagai wujud dari pelayanan yang dilakukan untuk mencapai sesuatu yang optimal. Menurut Dwiyanto dalam Sembiring (2012:98) indikator yang biasanya digunakan untuk mengukur kinerja birokrasi publik adalah sebagai berikut :

1. Produktivitas

Produktivitas menekankan kepada seberapa besar pelayanan publik memberikan hasil yang diharapkan.

2. Kualitas Layanan

Kualitas layanan menekankan kepada kepuasan masyarakat menjadi parameter kinerja dalam birokrasi.

3. Responsivitas

Kemampuan organisasi untuk mengenali kebutuhan masyarakat menyusun agenda dan prioritas pelayanan dan mengembangkan program-program pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat.

4. Responsibilitas

Menjelaskan apakah pelaksanaan kegiatan organisasi publik itu dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip administrasi yang benar atau sesuai dengan kebijakan organisasi, baik eksplisit maupun implisit (Lenvire: 1990)

5. Akuntabilitas

Akuntabilitas yaitu seberapa besar kebijakan dan kegiatan organisasi publik konsisten dengan kehendak masyarakat.

Berdasarkan paparan di atas optimalitas dapat dicapai apabila pelayanan prima dijalankan. Suatu pelayanan dapat dipengaruhi oleh faktor internal maupun faktor eksternal dan jika keduanya sudah mumpuni maka pelayanan prima pun akan dicapai. Faktor internal yang mempengaruhi pelayanan adalah berupa pelaksanaan sebuah layanan dengan standar layanan dasar yaitu sarana dan prasarana, sumber daya aparatur, dan legitimasi (dasar hukum).

1. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana sering didefinisikan sebagai alat yang digunakan secara langsung dan tidak langsung dalam suatu proses kegiatan. Sarana disini dimaksudkan adalah semua alat bantu yang digunakan oleh penyelenggara pelayanan untuk memudahkan dalam pemberian layanan kepada masyarakat. Sedangkan prasarana adalah semua alat bantu yang mendukung terlaksananya proses layanan.

2. Sumber Daya Aparatur

Sumber daya aparatur adalah seseorang yang bekerja di instansi atau penyedia layanan.

3. Legitimasi (Dasar Hukum)

Menurut Jones dalam Sumaryadi (2010:78) mengemukakan bahwa terdapat dua bentuk legitimasi yang dapat didefinisikan pada suatu sistem politik. Bentuk pertama mengacu pada pengesahan, sedangkan yang kedua mengacu pada persetujuan.

Sedangkan faktor eksternal yang mempengaruhi pelayanan yaitu berupa partisipasi masyarakat. Yang mana menurut Sumaryadi (2010:46) partisipasi berarti peran serta seseorang atau sekelompok masyarakat

dalam proses pembangunan baik dalam bentuk pernyataan maupun dalam kegiatan dengan memberikan masukan berupa pikiran, tenaga, waktu, keahlian, modal dan atau materi serta ikut memanfaatkan dan menikmati hasil-hasil pembangunan.

Dari paparan di atas pelayanan publik tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah untuk menjadikannya optimal. Namun perlu adanya partisipasi dari masyarakat untuk ikut mensukseskan suatu program yang telah dicanangkan oleh pemerintah. Perlu adanya kesadaran moral dan hukum oleh tiap anggota masyarakat. Pemerintah melakukan sosialisai terkait pelayanan publik namun hasil akhir ditentukan oleh partisipasi dari masyarakat.

2.1.4 Terminal

Dalam pencapaian pembangunan nasional peranan transportasi memiliki posisi yang penting dan strategi dalam pembangunan, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu. Untuk terlaksananya kepaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka di tempat-tempat tertentu perlu dibangun dan diselenggarakan terminal.

Berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal merupakan prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan

transportasi. Senada dengan UU No. 14 Tahun 1992, dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Pasal 1 Ayat 21 menjelaskan bahwa terminal adalah prasana 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.

Menurut, Juknis Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 1995, Terminal Transportasi merupakan:

1. Titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

Sementara Peraturan 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, menaikan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

2.1.5 Fungsi dan Tipe Terminal

Pengelolaan terminal yang mampu menyesuaikan dengan perkembangan, terkendali dan terarah (*coach terminal*) berkaitan dengan perencanaan, infrastruktur, sistem manajemen dan informasi, lingkungan dan kerja sama serta pengaturan berbagai kepentingan yang aktif dalam kawasan terminal. Berbagai kepentingan yang ada dalam terminal adalah aktivitas transit, kewenangan, sistem pengendalian serta berbagai kepentingan yang mempengaruhi pengelolaan terminal secara terarah dan terkendali sesuai dengan tuntutan perkembangan dimasa depan.

Menurut Budi (2005: 182-183) dalam buku pembangunan kota tinjauan regional dan lokasi terminal, fungsi terminal adalah sebagai berikut:

1. Menyediakan tempat dan kemudahan perpindahan moda transportasi.
2. Menyediakan sarana untuk simpul lalu lintas.
3. Menyediakan tempat untuk menyiapkan kendaraan.

Berdasarkan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 31 Tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan, terminal berfungsi sebagai berikut:

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan yang satu kemoda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran parkir,

- toilet, toko, loket, dll) serta fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi atau kendaraan pengantar penumpang.
2. Fungsi Terminal bagi pemerintah, antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu-lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan.
 3. Fungsi terminal untuk operator/pengusaha jasa angkutan adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bus, menyediakan fasilitas istirahat dan informasi awak bus dan fasilitas pangkalan.

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 propinsi, 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-kurangnya 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.

Unsur penting bagi eksistensi sebuah terminal penumpang adalah adanya angkutan umum dan penumpang, tanpa keduanya terminal tidak bermakna apapun hanya sebatas bangunan. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum yang biasa beroperasi dalam terminal meliputi: angkot, bis, ojek, bajaj, taksi, dan metromini. Penumpang adalah masyarakat yang menaiki atau menggunakan jasa angkutan. Jadi ruang transit penumpang adalah bangunan peneduh terbuka besar yang berfungsi sebagai tempat istirahat sementara atau duduk-duduk, menunggu bis, menunggu teman, membaca koran serta mengobrol santai yang berada dalam terminal.

Setiap penyelenggara terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan. Fasilitas terminal penumpang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang, adapun fasilitas utama terdiri dari:

1. Jalur pemberangkatan kendaraan umum.
2. Jalur kedatangan kendaraan umum.
3. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput
4. Tempat parkir kendaraan
5. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*)
6. Perlengkapan jalan

7. Fasilitas penggunaan teknologi
 8. Media informasi
 9. Penanganan pengemudi
 10. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*)
 11. Fasilitas pengawas keselamatan
 12. Jalur kedatangan penumpang
 13. Ruang tunggu keberangkatan (*boarding*)
 14. Ruang pembelian tiket
 15. Ruang pembelian tiket bersama
 16. Outlet pembelian tiket secara online (*single outlet ticketing online*)
 17. Pusat informasi (*information center*)
 18. Papan perambuan dalam terminal (*signage*)
 19. Papan pengumuman
 20. Layanan bagasi (*lost and found*)_
 21. Ruang penitipan barang (*lockers*)
 22. Tempat berkumpul darurat (*assembly point*) dan
 23. Jalur evakuasi bencana dalam terminal
- (Sumber: Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015)

Sedangkan fasilitas penunjang terminal merupakan fasilitas yang disediakan di terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal. Fasilitas penunjang terminal dapat berupa:

1. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui
2. Fasilitas keamanan (*checking point/metal detector/CCTV*)
3. Fasilitas pelayanan keamanan
4. Fasilitas istirahat awak kendaraan
5. Fasilitas *ramp check*
 - Toilet
 - Fasilitas *park and ride*
 - 'tempat istirahat awak kendaraan
 - Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan
 - Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang
 - Fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan *janitor*
 - Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum
 - Fasilitas perdagangan, pertokoan, kantin pengemudi
 - Area merokok
 - Fasilitas restoran
 - Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)
 - Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet
 - Fasilitas penginapan
 - Fasilitas keamanan

- Ruang anak-anak
 - Media pengaduan layanan dan/atau
 - Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan
6. Fasilitas pengendapan kendaraan
 7. Fasilitas bengkel yang diperuntukan bagi operasional bus
 8. Fasilitas kesehatan
 9. Fasilitas peribadatan
 10. Tempat transit penumpang (*hall*)
 11. Alat pemadam kebakaran dan/atau
 12. Fasilitas umum
- (Sumber: Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015)

Jumlah dan jenis fasilitas penunjang disesuaikan dengan tipe dan klasifikasi terminal. ketentuan lebih lanjut mengenai luas, desain, dan jumlah fasilitas utama, fasilitas penunjang, fasilitas keselamatan dan keamanan untuk masing-masing tipe dan kelas terminal diatur oleh Direktur Jenderal.

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 relevan 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 Muhamad Rohyadi mengenai Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Penelitian ini dilakukan pada tahun 2015 dalam bentuk Skripsi pada

Prodi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori evaluasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh Nurcholis, dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Penelitian ini dilatar belakangi karena masih banyaknya permasalahan terkait penyelenggaraan perhubungan terminal.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan peraturan daerah dengan studi kasus penarikan retribusi angkutan umum Terminal Balaraja belum berjalan optimal. Hal tersebut terlihat masih minimnya sumber daya manusia serta rendahnya kompetensi di bidang perhubungan 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. Dalam penelitian ini dijelaskan bahwa dalam pelaksanaan peraturan daerah tentang penyelenggaraan terminal belum optimal.

Kedua, 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 tahun 2013 dalam bentuk Skripsi pada Prodi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya permasalahan terkait

penyelenggaraan Terminal Balaraja yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, yaitu masih banyaknya angkutan umum yang tidak masuk terminal, terjadinya kemacetan akibat adanya terminal bayangan, serta penerimaan retribusi terminal kurang optimal. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori evaluasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh Nurcholis dengan indikator input, proses, output, dan outcomes. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode eksploratif dengan pendekatan kualitatif. Maka dalam pemilihan informan, peneliti menggunakan teknik purposive. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti adalah wawancara mendalam, observasi, dan studi dokumentasi.

Hasil penelitian memperlihatkan bahwa kapasitas SDM belum memadai dalam mengelola terminal, tidak strategisnya lokasi terminal, pemanfaatan terminal belum sesuai dengan peruntukannya, kurang tegasnya pihak Dinas Perhubungan dan UPT Terminal dalam melakukan penertiban, serta timbulnya ketidak teraturan arus angkutan umum. Hal tersebut menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan peraturan daerah tersebut dengan studi kasus penyelenggaraan terminal Balaraja belum berjalan optimal.

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh Novia Rahma, Moch. Saleh Soeaidy, Minto Hadi mengenai Peranan Dinas Perhubungan dalam Meningkatkan Pelayanan Masyarakat di Bidang Angkutan Kota (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang pada tahun 2013 Penelitian ini berbentuk Jurnal Administrasi Publik

Volume 1 Nomor 7 Halaman 1296-1304. Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya, Malang.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah mengenai peran pemerintah dengan indikator pemerintah sebagai pembuat kebijakan (regulator), pemerintah sebagai penyedia fasilitas (fasilitator), dan pemerintah sebagai pengawas (evaluator). Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Metode analisis data yang digunakan adalah Analisis Model Interaktif oleh Miles dan Huberman (2007, h.20) yaitu dengan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Penelitian ini didasarkan kenyataan bahwa Dishub Kota Malang mempunyai peranan penting sebagai dinas yang menangani bidang transportasi secara umum. Sehubungan dengan usaha-usaha untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, salah satu upaya yang dilakukan oleh Dishub Kota Malang adalah dengan meningkatkan pelayanan masyarakat dibidang jasa angkutan kota. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa peranan Dishub Kota Malang dalam meningkatkan pelayanan kepada masyarakat memiliki tiga peran, yakni Dishub sebagai regulator yang bertugas untuk membuat kebijakan atau aturan yang berkaitan dengan angkutan kota, Dishub sebagai fasilitator yaitu sebagai institusi yang menyediakan sarana dan prasarana yang berkaitan dengan angkutan kota serta Dishub sebagai evaluator yang mengawasi setiap kebijakan dan sarana prasarana yang disediakan. Di dalam upaya meningkatkan pelayanan, usaha

tersebut membawa respon positif dan negatif dari masyarakat yang diimbangi dengan faktor-faktor yang mempengaruhi upaya tersebut.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Mochamad Ridwan Hardian mengenai Peran Pemerintah dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) di Kabupaten Majalengka (Studi Kasus UMKM Sentra Industri Kecap Menjangan). Penelitian ini dilakukan pada tahun 2016 dalam bentuk Skripsi pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Pasundan.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori peran pemerintah yang dikemukakan oleh Labolo (2010) dengan indikator peran pemerintah sebagai regulator, peran pemerintah sebagai dinamisator dan peran pemerintah sebagai fasilitator. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, dengan teknik pengumpulan datanya menggunakan teori wawancara, observasi, dan dokumentasi. Data primer dan data sekunder yang diperoleh dalam penelitian ini diolah melalui prosedur kualitatif melalui reduksi, penyajian dan verifikasi data dengan memperhatikan konteks penelitian yang terdiri dari latar belakang peristiwa, situasi dan kondisi empiris yang berkaitan dengan objek penelitian.

Hasil penelitian ini adalah peran yang dilakukan pemerintah dalam pemberdayaan belum dilakukan dengan maksimal baik secara internal yaitu kinerja aparatur negaranya maupun secara eksternal yaitu mindset pelaku usaha dan fakta saat di lapangan terjadi. Hal ini disebabkan adanya beberapa hal yaitu, program-program yang telah direncanakan belum berjalan secara efektif saat

implementasi di lapangan karena kurangnya koordinasi dan informasi yang diberikan pemerintah kepada sentra industri kecap maja menjangan, hanya sebagian industri saja yang terkait pelatihan dan pembinaan sehingga pengembangan potensi SDM yang dilakukan pemerintah belum seluruhnya dirasakan oleh sentra industri kecap maja menjangan. Kelemahan dalam memperoleh peluang pasar dan memperbesar pangsa pasar belum seluruhnya diwadahi oleh pemerintah daerah, belum terbentuknya keterjaminan kualitas dan kuantitas infrastruktur yang mendukung dunia usaha kecap maja menjangan.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang telah dipaparkan, maka dapat dilihat beberapa kesamaan dan perbedaannya dengan penelitian ini. Adapun persamaan skripsi ini dengan penelitian terdahulu oleh Muhamad Rohyadi, dan penelitian terdahulu oleh Mariah adalah pada lokasi penelitian yang sama di Terminal Balaraja dan Dinas Perhubungan serta UPT Terminal Balaraja. Sedangkan persamaan dengan penelitian terdahulu oleh Novia Rahma dkk, dan penelitian terdahulu oleh Mochamad Ridwan Hardian adalah mengenai fokus penelitian, dalam penelitian ini memfokuskan bagaimana pelaksanaan peran dari instansi pemerintahan, dalam penelitian ini Dinas Perhubungan menyangkut tugas pokok dan fungsi serta upaya-upaya yang dilakukan oleh instansi pemerintah tersebut dalam menangani suatu permasalahan. Perbedaan dari penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah mengenai teori yang dipakai, dalam penelitian ini peneliti memakai teori dari Jones (1993) dalam Mashun (2009) yang mana menurut peneliti teori tersebut sangat relevan dengan penelitian

ini karena menyangkut peranan organisasi sektor publik yang meliputi *regulatory role, enabling role, direct provisions of goods and service*.

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 antar variabel yang disusun dari berbagai teori yang telah dideskripsikan. beberapa teori yang dideskripsikan, selanjutnya di analisis secara kritis dan sistematis, sehingga menghasilkan sintesa tentang hubungan antar variabel yang di teliti.

Dalam penelitian ini, peneliti membahas tentang Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang. Setelah peneliti melakukan observasi dilapangan dan melakukan wawancara, serta mendapatkan informasi dari berbagai sumber, ditemukan beberapa masalah terkait dengan penelitian yang akan diteliti, diantaranya adalah sebagai berikut:

6. Tidak dilakukannya sosialisasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terkait dengan Terminal Balaraja, penarikan retribusi dan sanksi apabila melakukan pelanggaran terhadap peraturan tersebut.
7. Tidak terawatnya Terminal Balaraja sehingga banyak kerusakan baik sarana maupun prasarana.
8. Letak Terminal Balaraja yang tidak strategis dan tergolong jauh untuk trayek tertentu.
9. Adanya terminal bayangan yang membuat para supir angkutan umum enggan memasuki Terminal Balaraja.
10. Penarikan Retribusi dilakukan di bahu-bahu jalan bukan di dalam Terminal Balaraja.

Berdasarkan dari masalah-masalah di atas, peneliti mencoba mengkaji permasalahan-permasalahan tersebut untuk lebih mengetahui peran Dinas

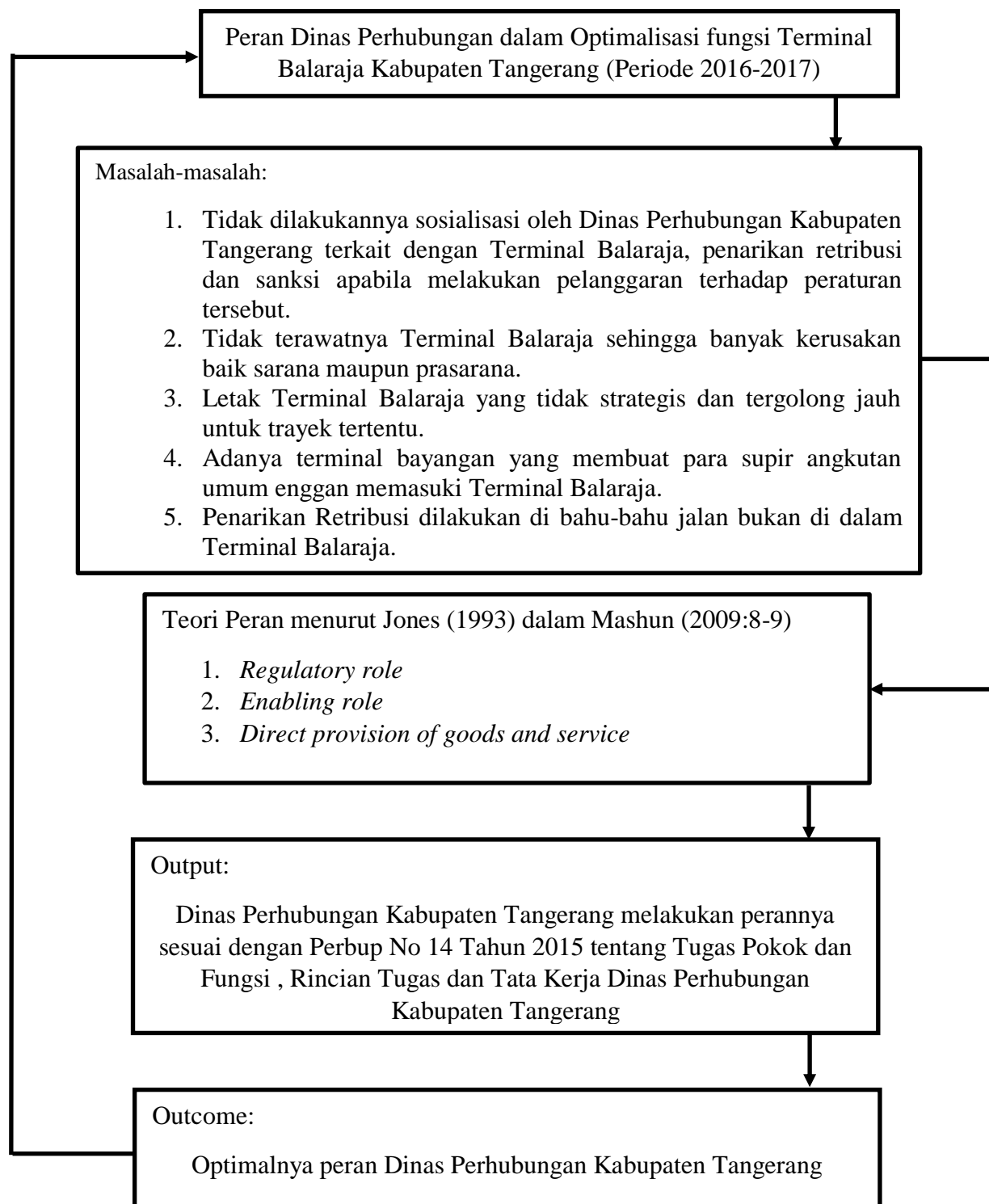
Perhubungan Kabupaten Tangerang dari selaku bagian dari organisasi publik secara lebih lanjut dengan menggunakan teori peran organisasi sektor publik menurut Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9) yang kemudian peneliti hubungkan dengan fokus kajian dalam penelitian ini berkenaan dengan peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja, sehingga peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang adalah sebagai berikut:

1. *Regulatory role*, organisasi sektor publik berperan dalam menetapkan segala aturan yang berkaitan dengan kepentingan umum, karena tanpa ada aturan maka ketimpangan akan terjadi dalam masyarakat. Bisa saja sebagian masyarakat dirugikan karena tidak mampu/mendapatkan akses memperoleh barang atau layanan yang sebetulnya untuk umum sebagai akibat dari penguasaan barang atau layanan tersebut oleh kelompok masyarakat lainnya.
2. *Enabling role*, adalah peran organisasi publik dalam menjamin terlaksananya peraturan yang sudah ditetapkan dalam penyediaan barang dan jasa publik, dimana sektor publik harus dapat memastikan kelancaran aktivitas pelaksanaan program dan kegiatan yang diperuntukkan masyarakat. Implikasinya sektor publik diberi kewenangan untuk penegakkan hukum dalam kaitannya menjamin ketersediaan barang dan jasa publik yang sesuai dengan hukum.
3. *Direct provision of goods and service*, karena semakin kompleksnya area yang harus di 'cover' oleh sektor publik dan adanya keterbatasan dalam pembiayaan barang dan jasa publik secara langsung maka pemerintah dapat melakukan privatisasi. Sehingga disini peran sektor publik adalah ikut mengendalikan/mengawasi sejumlah proses pengadaan barang jasa publik serta regulasi yang ditetapkan sehingga tidak merugikan masyarakat.

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dijelaskan di atas, maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan 3 indikator dari teori peran menurut Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9), dengan demikian diharapkan mampu menjawab rumusan masalah yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya yakni berkenaan dengan bentuk upaya pengendalian, hambatan yang dihadapi, dan

upaya untuk mengatasi hambatan yang selama ini ditemukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, sehingga akan didapatkan hasil apakah selama ini Peran Dinas Dinas Perhubungan dalam melakukan upaya penyelenggaraan bidang perhubungan sudah berjalan secara optimal atau malah perannya justru dirasakan masih kurang atau dapat dikatakan belum optimal. Adapun kerangka berfikir penulis dalam penelitian ini yang dibuat dalam sebuah bentuk bagan untuk memudahkan para pembaca dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2.1
Kerangka Berfikir



(Sumber : Peneliti, 2017)

2.4 Asumsi Dasar

Berdasarkan hasil observasi awal dan kerangka berpikir yang telah dipaparkan peneliti terhadap fokus penelitian, maka peneliti berasumsi bahwa Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang belum berjalan baik.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. Creswell (2010:25) mengatakan bahwa pemilihan metode haruslah disesuaikan dengan maksud peneliti, apakah peneliti bermaksud untuk menggali informasi yang diinginkan atau membiarkannya muncul begitu saja dari para partisipan.

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 kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau perilaku yang diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar dan individu secara holistik (utuh). Jadi, dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi kedalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari sesuatu keutuhan.

Pendekatan kualitatif dipergunakan 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.

Sejalan dengan definisi tersebut, menurut Creswell (1998) dalam Satori dan Komariah (2010:24) penelitian kualitatif adalah suatu proses *inquiry* tentang pemahaman berdasar pada tradisi-tradisi metodologis terpisah; jelas pemeriksaan bahwa menjelajah suatu masalah sosial atau manusia. Peneliti membangun suatu kompleks, gambaran holistik, meneliti kata-kata, laporan-laporan memerinci pandangan-pandangan dari penutur asli, dan melakukan studi di suatu pengaturan yang alami.

Dalam penelitian ini peneliti berupaya memahami bagaimana tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam optimalisasi Terminal Balaraja. Berkaitan dengan itu, peneliti akan meneliti tentang peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang.

3.2 Fokus Penelitian

Dalam mempertajam penelitian kualitatif, peneliti harus menetapkan fokus. Spradley dalam Sugiyono (2014:208) 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).

Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan masalah penelitian pada “Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang”.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian ini dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang (Jl. Parahu, Desa Parahu, Kecamatan Sukamulya Kabupaten Tangerang) dan Terminal Balaraja (Jl. Raya Kresek KM. 2 Sentiong-Balaraja).

Alasan peneliti mengambil lokasi penelitian tersebut karena berdasarkan pengamatan awal peneliti, Terminal Balaraja masih belum dioptimalkan fungsinya yaitu sebagai sarana penunjang dalam kegiatan transportasi masyarakat, selain itu fungsi terminal sebagai tempat menaik dan menurunkan penumpang tidak dilakukan karena para sopir angkot menaik dan menurunkan penumpang di terminal bayangan, kemudian potensi pendapatan retribusi terminal juga tidak bisa digali secara optimal oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena penarikan dilakukan dijalur lintasan angkutan bukan di dalam area terminal. Kondisi bangunan terminal yang memprihatinkan pun menjadi sorotan peneliti karena sudah tidak layak dengan kondisi yang rusak. Hal ini yang kemudian membuat peneliti tertarik untuk mengkaji lebih jauh terkait dengan kondisi yang terjadi di Terminal Balaraja.

3.4 Variabel Penelitian

3.4.1 Definisi Konsep

Fenomena yang diamati dalam penelitian ini adalah mengenai Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang. Dalam konsep peran dapat dilihat bagaimana individu atau lembaga melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan posisi sosial yang diberikan baik secara formal maupun informal sesuai dengan ketentuan dan harapan-harapan yang diberikan maka individu atau lembaga tersebut menjalankan suatu peranan.

Adapun beberapa pendapat para ahli mengenai konsep peran, yang mana dapat disimpulkan bahwa peran merupakan aspek dinamis kedudukan yang mengatur perilaku seseorang sesuai dengan harapan dan ketentuan serta kedudukan sosial yang diberikan. Dalam konsep ini dapat diketahui bagaimana individu atau lembaga bertindak sesuai dengan tugas, fungsi, dan tujuannya atau bahkan menyimpang dari tugas dan fungsi serta tujuan pokok yang telah ditentukan.

3.4.2 Definisi Operasional

Seperti yang sudah dijelaskan pada pembahasan sebelumnya, fenomena yang diamati dalam penelitian ini adalah mengenai Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang. Beberapa hal penting mengenai fenomena yang diamati tersebut, peneliti menggunakan teori yang dikemukakan oleh Jones (1993)

dalam Mashun (2009:8-9) organisasi sektor publik memiliki tiga peran utama yaitu:

1. *Regulatory role*, dimana Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berperan dalam menetapkan kebijakan daerah di bidang Perhubungan berkenaan dengan Penggunaan, pemeliharaan, pengawasan dan pengendalian Terminal Balaraja yang bertujuan menciptakan kelancaran arus transportasi serta mendayagunakan Terminal Balaraja sebagai Barang Publik.
2. *Enabling role*, dimana Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berperan menjamin terlaksananya kebijakan daerah di bidang Perhubungan terutama peraturan yang berkenaan dengan penyelenggaraan perhubungan dan kebijakan lainnya mengenai Terminal Balaraja.
3. *Direct provision of goods and service*, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berperan dalam mengawasi proses pelaksanaan kebijakan-kebijakan mengenai penyelenggaraan perhubungan dalam peraturan-peraturan daerah dengan tujuan agar kegiatan yang dijalankan dapat berjalan secara optimal dan tidak berpotensi menimbulkan kerugian dimasyarakat.

Definisi operasional ini disusun dengan fokus penelitian berdasarkan apa yang akan dikaji dan ditemukan di lapangan, kemudian akan diolah dan dikembangkan sesuai dengan data yang diperoleh menjadi satu rangkaian informasi yang dijabarkan dalam bentuk deskriptif sehingga menjadi suatu hasil penelitian yang paten dan dapat dipertanggungjawabkan keabsahan datanya.

3.5 Instrumen Penelitian

Pada penelitian kualitatif yang menjadi instrumen penelitian adalah peneliti itu sendiri. Oleh karena itu peneliti sebagai instrumen harus divalidasi seberapa jauh peneliti kualitatif siap melakukan penelitian selanjutnya untuk terjun kelapangan. Validasi terhadap peneliti sebagai instrumen meliputi validasi

terhadap pemahaman metode penelitian kualitatif, penguasaan wawasan terhadap bidang yang diteliti, kesiapan peneliti untuk memasuki objek penelitian, baik secara akademik maupun logistiknya, yang melakukan validasi adalah peneliti itu sendiri, melalui evaluasi diri seberapa jauh pemahaman terhadap metode kualitatif, penguasaan teori dan wawasan terhadap bidang yang diteliti, serta kesiapan dan bekal memasuki objek penelitian.

Menurut Creswell (2010:261) peneliti sebagai instrumen kunci (*researcher as key instrument*); para peneliti kualitatif mengumpulkan sendiri data melalui dokumentasi, observasi perilaku, atau wawancara dengan para partisipan. Mereka bisa saja menggunakan protokol, sejenis instrumen untuk mengumpulkan data tetapi diri merekalah yang sebenarnya menjadi satu-satunya instrumen dalam mengumpulkan informasi. Mereka, pada umumnya, tidak menggunakan kuesioner atau instrumen yang dibuat oleh peneliti lain. Dan menurut Irawan (2006:4.32), pada penelitian kualitatif instrumen pengumpulan datanya tidak bersifat terstruktur, terfokus, dan spesifik seperti dalam penelitian kuantitatif, tetapi bersifat lebih longgar, fleksibel dan dapat berubah sewaktu-waktu tergantung pada kebutuhan.

3.6 Informan Penelitian

Moleong (2013:132) menyatakan bahwa informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Pemilihan informan dalam penelitian mengenai Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang menggunakan teknik purposive (bertujuan), teknik purposive ini dengan

pertimbangan bahwa peneliti mengambil sumber pada beberapa orang yang dianggap mempunyai informasi yang tepat dan relevan mengenai masalah penelitian. Adapun dalam penelitian ini, yang menjadi informan dalam pengumpulan data ditunjukkan oleh tabel 3.1 yaitu sebagai berikut :

Tabel 3.1
Daftar Informan Penelitian

No	Informan	Kode Informan	Jabatan/Status Sosial	Fungsi dan Peran
1	Dinas Perhubungan (DISHUB)	(I ₁₋₁)	Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang	Pelaksana kebijakan teknis bidang perhubungan
		(I ₁₋₂)	Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan	Pelaksana rencana program bidang lalu lintas dan angkutan
		(I ₁₋₃)	Seksi Pengawasan dan Pengendalian	Pelaksana kegiatan bidang pengawasan dan pengendalian.
		(I ₁₋₄)	Seksi Angkutan	Pelaksana kegiatan bidang angkutan
2	UPT Terminal Balaraja	(I ₂₋₁)	Kepala UPT Terminal Balaraja	Pelaksana dan pengontrol rincian tugas UPT Terminal
		(I ₂₋₂)	Staff UPT Terminal Balaraja	Pelaksana rincian tugas UPT Terminal
3	Sopir Angkutan Umum	(I ₃)	Perwakilan Sopir Angkutan Umum trayek Terminal Balaraja	Pengguna Terminal Balaraja
4	Masyarakat	(I ₄)	Perwakilan Masyarakat Umum	Pengguna Terminal Balaraja

5	Dinas Cipta Karya	(I ₅)	Kepala Dinas Cipta Karya Kabupaten Tangerang	Pelaksana pembangunan Terminal Balaraja
		(I ₅₋₁)	Subag Perencanaan dan Tata Bangunan	Pelaksana pembangunan Terminal Balaraja
6	Organisasi angkutan darat Kabupaten Tangerang	(I ₆)	Ketua DPC Organisasi Angkutan Darat Kabupaten Tangerang	Pemimpin organisasi profesi pengusaha angkutan umum
		(I ₆₋₁)	Anggota DPC Organisasi Angkutan Darat Kabupaten Tangerang	Anggota organisasi profesi pengusaha angkutan umum

(Sumber: Peneliti 2017)

3.7 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Creswell (2010:266) dalam penelitian kualitatif, tidak terlalu dibutuhkan *random* sampling atau pemilihan secara acak terhadap para partisipan dan lokasi penelitian, yang biasanya dijumpai dalam penelitian kuantitatif. Dalam penelitian kualitatif tidak ada istilah populasi, tetapi oleh Spradley dalam Sugiyono (2014:215) dinamakan *social situation* atau situasi sosial yang terdiri atas tiga elemen, yaitu: tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis. Sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan dengan responden, tetapi dinamakan dengan narasumber, atau partisipan, atau informan.

Menurut Lofland dan Lofland dalam Moleong (2010 : 157) sumber data utama atau primer dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Sedangkan alat bantu tambahan yang dapat digunakan dalam hal pengumpulan data peneliti

menggunakan alat perekam/telepon selular, panduan wawancara, buku catatan dan kamera telepon selular. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Pengamatan/Observasi

Creswell (2010:267) menjelaskan bahwa observasi kualitatif merupakan observasi yang di dalamnya peneliti langsung turun ke lapangan untuk mengamati perilaku dan aktivitas individu-individu di lokasi penelitian. Dalam pengamatan ini, peneliti merekam/mencatat baik dengan cara terstruktur maupun semi terstruktur (misalnya dengan mengajukan sejumlah pertanyaan yang memang ingin diketahui oleh peneliti) aktivitas-aktivitas dalam lokasi penelitian. Para peneliti kualitatif juga dapat terlibat dalam peran-peran yang beragam, mulai dari sebagai nonpartisipan hingga partisipan utuh.

Dalam penelitian ini peneliti melakukan observasi awal pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, UPT Terminal Balaraja dan mengamati serta mengajukan sejumlah pertanyaan kepada sopir angkutan umum dan masyarakat dan dalam penelitian ini peneliti melakukan observasi nonpartisipan.

2. Wawancara

Menurut Moleong (2006:186) wawancara merupakan percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Adapun teknik pengumpulan data dengan 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.

Menurut Creswell (2010:267) dalam wawancara kualitatif, peneliti melakukan *face to face interview* (wawancara berhadap-hadapan) dengan partisipan, mewawancarai mereka dengan telepon, atau terlibat *focus group interview* (interview dalam kelompok tertentu) yang terdiri dari enam sampai delapan partisipan per kelompok. Wawancara-wawancara seperti ini tentu saja memerlukan pertanyaan-pertanyaan yang secara umum tidak terstruktur (*unstructured*) dan bersifat terbuka (*open ended*) yang dirancang untuk memunculkan pandangan dan opini dari para partisipan.

Adapun teknik pengumpulan data dengan wawancara dalam penelitian ini adalah wawancara tidak terstruktur. Data yang diperoleh terdiri dari kutipan langsung dari orang-orang tentang pengalaman, pendapat, perasaan dan pengetahuan informan penelitian.

Agar lebih mudah peneliti dalam melakukan wawancara, maka pertanyaan yang diajukan tertuang dalam dimensi pertanyaan. Dimana dimensi pertanyaan yang diajukan sesuai dengan garis besar permasalahan yang akan ditanyakan sesuai dengan konsep yang dikemukakan oleh Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9) organisasi sektor publik memiliki tiga peran utama, seperti pada tabel berikut :

Tabel 3.2
Pedoman Wawancara

No.	Indikator	Pertanyaan	Informan					
			I ₁	I ₂	I ₃	I ₄	I ₅	I ₆
1	<i>Regulatory role</i>	Apakah tugas dan fungsi pokok dari Dinas Perhubungan (bidang terkait) ?	✓	✓				
		Bagaimanakah pandangan masyarakat mengenai Terminal Balaraja ?				✓		
		Apakah Dinas Perhubungan memiliki harapan pengembalian fungsi terminal ?	✓	✓				
		Apakah sopir angkutan memiliki harapan pengembalian fungsi terminal tersebut ?			✓	✓		✓
		Program apa saja yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan dalam mengoptimalisasikan fungsi terminal?	✓	✓				
		Apakah program yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan di sosialisasikan kepada masyarakat luas ?	✓	✓	✓	✓		✓
		Sosialisai seperti apakah yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam menjalankan perannya ?	✓	✓	✓	✓		✓
		Apakah program tersebut sudah dilaksanakan sebagai mana mestinya ?	✓	✓	✓			✓
		Apakah pembuatan program tersebut melibatkan pihak-pihak terkait seperti Organda ?	✓	✓				✓
		Apakah ada program mengenai rehabilitasi terminal itu sendiri ?	✓	✓				
		Jika ada program mengenai rehabilitasi terminal, berapa anggaran yang DISHUB tetapkan ? dan kapan pelaksanaannya?	✓	✓				

		Jika tidak direhabilitasi apakah pihak Dishub akan membuat terminal yang baru ?	✓	✓			✓	✓
		Apakah pihak Dishub pernah melakukan renovasi terminal tersebut?	✓	✓	✓		✓	✓
		Apakah dishub pernah melakukan survey kepada sopir terkait kendala-kendalanya agar mau masuk ke Terminal Balaraja?	✓	✓	✓			✓
2	<i>Enabling role</i>	Apa yang sudah dilakukan oleh dinas perhubungan dalam perannya mengoptimalkan fungsi terminal?	✓	✓				
		Apakah peran Dinas Perhubungan sebelumnya sudah berjalan maksimal ?	✓	✓				
		Kendala apa saja yang ditemukan saat pelaksanaan program kegiatan ?	✓	✓				
		Apakah Organda Kab. Tangerang membantu Dinas Perhubungan dalam mengoptimalkan fungsi terminal?	✓	✓				✓
		Bagaimana DISHUB menangani kendala-kendala yang dihadapi tersebut?	✓	✓	✓			✓
		Apakah pihak DISHUB bertanggung jawab atas pembangunan fisik terminal ?	✓	✓				
		Program apakah yang efektif untuk mengoptimalkan kembali fungsi terminal tersebut?	✓	✓	✓	✓		✓
		Apakah program disosialisasikan dengan baik?	✓	✓	✓	✓		✓
		Apakah sopir angkutan setuju jika terminal diberdaya gunakan kembali?	✓	✓	✓			✓
		Apakah Dinas Cipta Karya berperan dalam pembangunan Terminal Balaraja ?	✓				✓	
		Apakah DISHUB menampung aspirasi masyarakat mengenai permasalahan Terminal Balaraja ?	✓	✓	✓	✓		✓
		Apakah ada penganggaran terkait dengan perawatan terminal?	✓	✓				

		Apakah pernah dilakukan penertiban angkutan oleh dishub?	✓	✓	✓	✓		✓
		Bagaimana pelaksanaan retribusi terminal pada tahun ini?	✓	✓	✓			✓
	<i>Direct provision of goods and service</i>	Faktor apa saja yang menjadi penghambat program pengotimalisasi fungsi terminal tersebut ?	✓	✓				
		Upaya apa yang sudah terealisasi DISHUB dalam mengoptimalisasi fungsi terminal ?	✓	✓	✓	✓		✓
		Apakah pernah dilakukan evaluasi terkait dnegan program terminal tersebut?	✓	✓	✓	✓		✓
		Tanggapan mengenai terminal bayangan?	✓	✓	✓			✓
		Apakah Dishub mendukung pembangunan terminal tipe A?	✓	✓				✓
		Bagaimana agar terminal berjalan dengan baik sebagaimana mestinya?	✓	✓	✓	✓	✓	✓
		Hasil seperti apakah yang diharapkan oleh DISHUB ?	✓	✓				

(Sumber: Peneliti, 2017)

Keterangan:

- I₁ : Dinas Perhubungan
- I₂ : UPT Terminal Balaraja
- I₃ : Sopir Angkot
- I₄ : Masyarakat
- I₅ : Dinas Cipta Karya
- I₆ : ORGANDA

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

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

3. Studi Dokumentasi

Selama proses penelitian, peneliti juga bisa mengumpulkan dokumen-dokumen kualitatif. Dokumen ini bisa berupa dokumen publik (koran, makalah, laporan kantor) atau dokumen privat (buku harian, diary, surat, e-mail), (Creswell, 2010:270). Menurut Bashrowi (2008:158) metode dokumentasi ini digunakan untuk mengumpulkan data yang sudah tersedia dalam catatan dokumen. Dalam penelitian sosial, fungsi data yang berasal dari dokumentasi lebih banyak digunakan sebagai data pendukung dan pelengkap bagi data primer yang diperoleh melalui observasi dan wawancara mendalam.

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.

3.8 Teknik Pengolahan dan Analisis Data

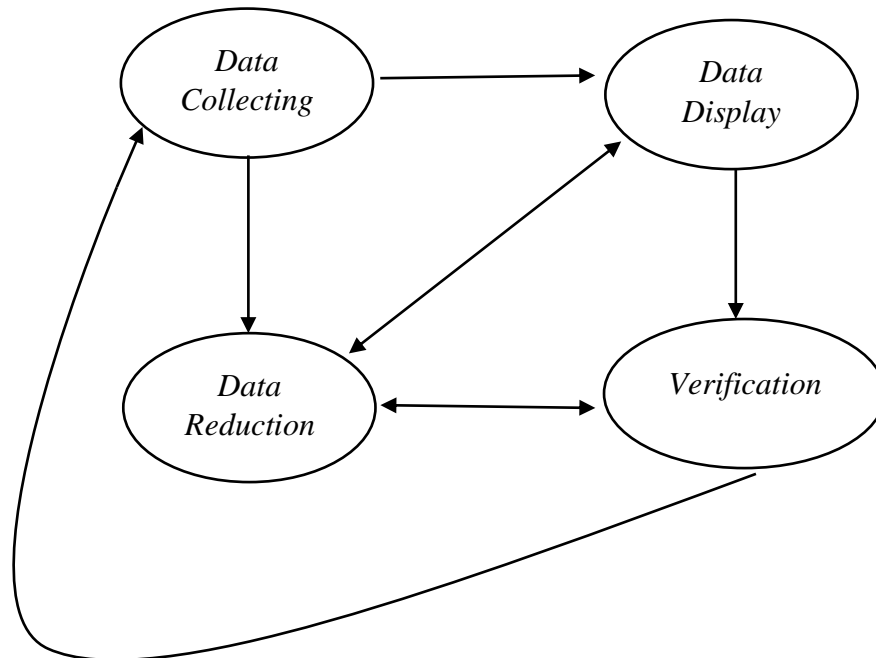
3.8.1 Teknik Analisis Data

Creswell (2010:274) mengatakan bahwa Analisis data merupakan proses berkelanjutan yang membutuhkan refleksi terus-menerus terhadap data, mengajukan pertanyaan-pertanyaan analitis, dan menulis catatan singkat sepanjang penelitian. Analisis data melibatkan pengumpulan data yang terbuka, yang didasarkan pada pertanyaan-pertanyaan umum, dan analisis informasi dan para partisipan.

Sedangkan Miles dan Huberman (1984) dalam Sugiyono (2012:247) 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 Huberman. 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 Huberman menyatakan ada empat aktivitas dalam analisis data, yaitu:

Gambar 3.1
Komponen Analisis Data menurut Miles dan Huberman (1984)



Gambar tersebut dapat dilihat bahwa dalam prosesnya, kegiatan analisis data dilakukan secara berurutan melalui empat hal utama yang saling menjalin pada saat sebelum dan sesudah pengumpulan data. Keempat kegiatan utama tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

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 menjangkau berbagai fenomena, informasi atau kondisi lokasi penelitian sesuai dengan lingkup penelitian. Dalam prakteknya, pengumpulan data ada yang dilaksanakan melalui pendekatan penelitian kualitatif dan kuantitatif. 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). Dalam penelitian ini peneliti mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dan studi dokumentasi.

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 diolah akan dapat menyulitkan peneliti, oleh karena itu proses analisis data pada tahap ini

juga harus dilakukan. Untuk memperjelas data yang didapatkan dan mempermudah peneliti dalam pengumpulan data, selanjutnya maka dilakukan reduksi data.

Menurut Miles dan Huberman dalam Denzin, dkk (2009:592), reduksi data dapat diartikan sebagai proses pemilihan, pemutusan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transportasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan yang muncul di lapangan. Reduksi data berlangsung selama proses pengumpulan data berlangsung. Pada tahap ini juga akan berlangsung kegiatan pengkodean, meringkas dan membuat partisi atau bagian-bagian. Proses transformasi ini berlanjut terus sampai laporan akhir penelitian tersusun lengkap.

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 Huberman, “*the most frequent form display data for qualitative research data in the past has been narrative text*”, yang paling sering

dilakukan 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 menurut Miles dan Huberman 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 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 pandangan pendapat, atau pemikiran antara peneliti dengan informan, sehingga penelitian

terjawab menurut kebenaran senyatanya sebagai temuan dan sumbangan penelitian bagi Ilmu Administrasi Negara.

3.8.2 Uji Keabsahan Data

Menurut Sugiyono (2012:267), keabsahan data atau validitas adalah derajat ketepatan antara data yang terjadi pada objek 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 objek yang diteliti.

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

1. Triangulasi

Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu (Moleong, 2007:330). Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu melalui triangulasi sumber dan triangulasi teknik. Triangulasi sumber yaitu dengan mencari data dari sumber yang beragam yang masih terkait satu sama lain. sedangkan triangulasi teknik, adalah penggunaan beragam teknik pengungkapan data yang dilakukan kepada sumber data. Mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. (Satori dan Komariah, 2010:170-171).

2. *Member Check*

Menurut Creswell (2010:287) *member checking* adalah salah satu cara untuk mengetahui akurasi hasil penelitian. *Member checking* ini dapat dilakukan dengan membawa kembali laporan akhir atau deskripsi-deskripsi atau tema-tema spesifik dihadapan partisipan untuk mengecek apakah mereka merasa bahwa laporan/deskripsi/tema tersebut sudah akurat.

3.9 Jadwal Penelitian

Dalam penelitian yang berjudul Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang, pelaksanaan penelitian dimulai pada bulan September 2016 dan di rencanakan selesai pada tahun 2018. Rencana kegiatan penelitian sebagaimana dimaksud yaitu sebagai berikut :

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

4.1.1 Deskripsi Wilayah Kabupaten Tangerang

Kabupaten Tangerang merupakan dataran rendah dengan ketinggian 0-85 meter di atas permukaan laut. 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 November 2008 menjadi 959,61 Km². 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 atau 3,5% dari luas wilayah Kabupaten Tangerang.

Penduduk Kabupaten Tangerang berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2015 sebanyak 3,37 juta jiwa yang menjadikan Kabupaten Tangerang sebagai daerah dengan penduduk paling tinggi di Provinsi Banten dibandingkan dengan Kabupaten Lebak dengan jumlah penduduk 1,26 juta jiwa dan Kabupaten Pandeglang dengan jumlah penduduk 1,19 juta jiwa. Komposisi penduduk di

Kabupaten Tangerang adalah 1,65 juta jiwa penduduk laki-laki dan 1,65 juta jiwa penduduk perempuan. Sementara itu besar angka rasio jenis kelamin tahun 2015 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 104,81. Kepadatan penduduk di Kabupaten Tangerang tahun 2015 mencapai 3.512 jiwa per km persegi dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga 4,08 orang. Kepadatan penduduk di 29 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Pasar Kemis dengan kepadatan sebesar 12.112 jiwa per km persegi dan terendah di Kecamatan Mekar Baru sebesar 1.301 jiwa per km persegi.

Jumlah tenaga kerja di Kabupaten Tangerang pada Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kabupaten Tangerang pada tahun 2015 adalah 496,41ribu orang. Keseluruhan tenaga kerja ini bekerja pada 4.883 perusahaan yang tersebar di 27 kecamatan. Kecamatan yang tidak terdapat perusahaan wilayahnya adalah kecamatan Gunung Kaler dan Kecamatan Sukadiri. Pada tahun 2015, jumlah perusahaan yang bergerak di sektor industri pengolahan adalah 2.706 perusahaan (55,42%) dan mampu menyerap 50,37 ribu tenaga kerja (10,15%). Jumlah tenaga kerja terbesar di Kabupaten Tangerang merupakan buruh atau karyawan yaitu berjumlah 903,93 ribu jiwa (65,63%). Jumlah tenaga kerja terbesar kedua adalah berusaha sendiri yaitu 209,06 ribu jiwa (15,18%). (Kabupaten Tangerang dalam angka tahun 2016)

Tabel 4.1
Tabel Luas, Desa, Kelurahan dan Penduduk
Kabupaten Tangerang

No	Kecamatan	Luas	Desa	Kelurahan	Penduduk
1	Pasar Kemis	27,77	5	4	313.945
2	Cikupa	42,68	12	2	270.630
3	Kelapa dua	24,41	1	5	220.982
4	Curug	27,41	4	3	200.904
5	Rajeg	53,70	12	1	165.112
6	Teluknaga	40,58	13	0	159.300
7	Kosambi	29,76	7	3	157.123
8	Tigaraksa	48,74	12	2	149.564
9	Panongan	34,93	7	1	130.273
10	Balaraja	33,56	8	1	128.451
11	Legok	35,13	10	1	117.770
12	Sepatan	17,32	7	1	114.145
13	Pagedangan	45,69	10	1	113.738
14	Paku haji	51,87	13	1	112.459
15	Sepatan Timur	18,27	8	0	92.949
16	Cisoka	26,98	10	0	91.753
17	Sindang Jaya	25,92	7	0	91.278
18	Solear	29,01	7	0	88.213
19	Mauk	51,42	11	1	82.220
20	Cisauk	27,77	5	1	79.793
21	Jayanti	23,89	8	0	71.401
22	Kresek	25,97	9	0	64.782
23	Sukamulya	26,63	8	0	64.679
24	Kronjo	44,23	10	0	57.618
25	Sukadiri	24,14	8	0	55.943
26	Gunung Kaler	29,63	9	0	51.618
27	Jambe	26,02	10	0	44.375
28	Kemiri	32,70	7	0	42.540
29	Mekar Baru	23,82	8	0	36.968
Jumlah		959,61	246	28	3.370.594

(Sumber: Kabupaten Tangerang dalam angka, 2016)

Berdasarkan tabel 4.1 kita dapat mengetahui bahwa jumlah penduduk paling tinggi berada pada Kecamatan Pasar Kemis yaitu berjumlah 313.945 orang jumlah penduduk yang tinggi ini disebabkan karena Kecamatan Pasarkemis adalah kawasan industri dan kawasan padat penduduk, sedangkan kecamatan

dengan wilayah yang paling luas berada pada Kecamatan Pakuhaji dengan luas kecamatan 51,87 Km² hal ini dikarenakan Kecamatan Pakuhaji berada disebelah utara Kabupaten Tangerang berbatasan langsung dengan Laut Jawa dan kawasan ini didominasi oleh pesisir pantai. Penelitian ini mengambil lokasi di Kecamatan Balaraja yang menempati urutan kesepuluh jika dilihat dengan luas wilayah 33,56 Km² dan jumlah penduduk 128.451 orang. Kecamatan Balaraja merupakan kawasan yang strategis ini dapat dilihat pada Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 02 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten Tahun 2010-2030 dan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 13 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tangerang Tahun 2011-2031 Kecamatan Balaraja termasuk kedalam kawasan strategis di Provinsi Banten yang termasuk ke dalam pusat kegiatan wilayah (PKW) bagian wilayah promosi dengan pengembangan industri besar yang luas wilayahnya kurang lebih 8.407 Hektar, pemukiman perkotaan dengan kepadatan penduduk tinggi dan kepadatan penduduk sedang dengan luas kurang lebih 27.973. Selain itu Kecamatan Balaraja menjadi pusat pelayanan pemerintah Provinsi Banten dengan rincian sebagai pusat pemerintahan kecamatan, industri, pemukiman kepadatan tinggi dan pemukiman kepadatan sedang serta pembangunan terminal tipe B di Provinsi Banten.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Tangerang pada tahun 2015 ditargetkan 1,59 triliun rupiah. Pada akhir tahun, PAD yang dicapai adalah 1,85 triliun rupiah dengan surplus sekitar 0,27 triliun rupiah. Pendapatan asli daerah (PAD) terbesar diperoleh dari hasil pajak daerah yaitu mencapai 1,16 triliun rupiah. Selain PAD, pendapatan daerah Kabupaten Tangerang juga berasal dari

dana perimbangan (1,49 triliun rupiah) dan pendapatan lain yang sah (0,88 triliun rupiah). Dari ketiga jenis pendapatan tersebut, keseluruhan pendapatan Kabupaten Tangerang mencapai 4,23 triliun rupiah, surplus 0,22 triliun dari target awal. Jika kita melihat pendapatan asli daerah (PAD) pada tahun 2014 adalah 1,03 triliun rupiah surplus sekitar 153 miliar dari target yang telah ditetapkan ini menunjukkan adanya kenaikan yang sangat besar pada pendapatan asli daerah (PAD) Kabupaten Tangerang dari tahun ke tahun. (Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Tangerang, Kabupaten Tangerang dalam angka tahun 2016 dan 2015)

Selain itu Kabupaten Tangerang merupakan daerah yang cukup strategis ini dilihat dari letak geografis dengan batas-batas wilayah yaitu:

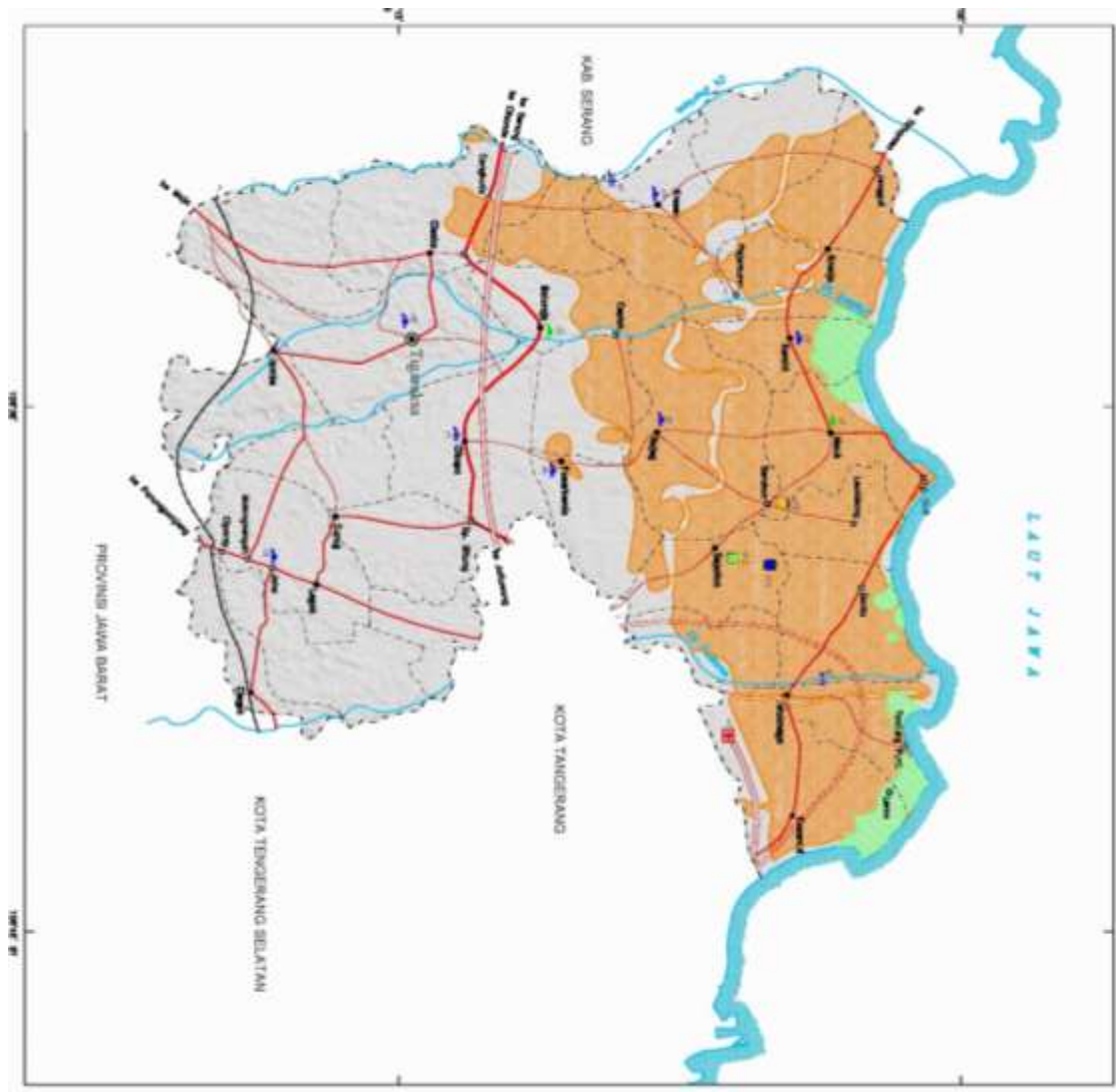
- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan DKI Jakarta, dan Kota
Tangerang
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Bogor dan Kota
Tangerang Selatan
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Serang dan Lebak

Letak geografis tersebut menguntungkan Kabupaten Tangerang karena terletak diantara Kota dan Kabupaten bahkan Daerah Ibu kota. Maka dari itu potensi Kabupaten Tangerang sangatlah besar terlebih sebagai daerah penyangga Ibu kota. Selain itu Kabupaten Tangerang juga menjadi pintu gerbang penghubung antara Provinsi Banten dengan Provinsi DKI Jakarta. Kedua hal tersebut menimbulkan interaksi yang menumbuhkan fenomena interpendensi 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 perkiraan waktu 60 menit. Keduanya dihubungkan dengan jalur lalu lintas darat bebas hambatan (jalan Tol) Jakarta-Merak yang menjadi jalur utama lalu lintas perekonomian antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Gambar 4.1

Peta Wilayah Administrasi Kabupaten Tangerang



(Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum)

4.1.1.1 Visi dan Misi Kabupaten Tangerang

1. Visi Kabupaten Tangerang

Visi Pemerintah Kabupaten Tangerang untuk masa jabatannya yaitu:

“Mewujudkan masyarakat Kabupaten Tangerang yang cerdas, makmur, religius, dan berwawasan lingkungan”

- a. Cerdas yang mengandung makna memiliki wawasan, kemampuan, dan keterampilan yang cukup terhadap ilmu pengetahuan dan teknologi melalui pencapaian tingkat pendidikan formal sehingga mendukung kualitas sumber daya masyarakat sebagai subyek pembangunan
- b. Makmur mengandung makna memiliki tingkat kesejahteraan tertentu yang didukung oleh terpenuhinya kebutuhan sandang, pangan, dan papan secara merata serta memiliki daya beli yang memadai sehingga mampu mewujudkan kemandirian
- c. Religius mengandung bahwa nilai-nilai agama mendasari sikap dan perilaku dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara sesuai dengan prinsip-prinsip keagamaan yang dianut
- d. Berwawasan lingkungan mengandung makna bahwa kelestarian, daya dukung dan keseimbangan lingkungan mendasari setiap kebijakan pemerintah dan aktifitas masyarakat sehingga terciptanya lingkungan yang sinergi guna keberlanjutan pembangunan.

2. Misi
 - a. Misi Pertama: Peningkatan pemerataan akses dan fasilitas pelayanan pendidikan dan kesehatan bagi masyarakat
 - b. Misi Kedua: Peningkatan pengembangan perekonomian daerah dan perekonomian masyarakat menuju peningkatan daya saing daerah dan daya saing masyarakat
 - c. Misi Ketiga: Peningkatan dan pengembangan nilai-nilai agama dalam penyelenggaraan pemerintahan serta kehidupan bermasyarakat menuju masyarakat yang religius
 - d. Misi Keempat: Penciptaan iklim investasi dan usaha yang kondusif yang didukung oleh peningkatan pembangunan dan infrastruktur dasar yang merujuk pada keseimbangan ruang dan lingkungan
 - e. Misi Kelima: Peningkatan pelayanan publik yang didukung oleh birokrasi yang bersih, profesional, berwibawa, transparan dan bertanggung jawab.

4.1.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang

Dinas Perhubungan merupakan salah satu unsur pelaksana penyelenggaraan 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 Sekretariat Sub. Bagian Perencanaan, Sub Bagian Umum, dan Kepegawaian, Sub Bagian Perencanaan, Sub Bagian Keuangan, dan memiliki Bidang Teknik Keselamatan, Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, Bidang Laut dan Udara, serta terdapat Unit

Pelaksana Teknis dan Kelompok Jabatan Fungsional. Berikut adalah struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berdasarkan Peraturan Bupati No 14 Tahun 2015 tentang Tugas Pokok, Fungsi, Rincian Tugas, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, yang terdiri dari:

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat
 - a. Sub Bagian Perencanaan;
 - b. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian; dan
 - c. Sub Bagian Keuangan
3. Bidang Teknik Keselamatan
 - a. Seksi Manajemen Keselamatan;
 - b. Seksi Perbengkelan
 - c. Seksi Bimbingan Penyuluhan dan Analisis Kecelakaan
4. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan
 - a. Seksi Lalu Lintas;
 - b. Seksi Angkutan;
 - c. Seksi Pengawasan dan Pengendalian.
5. Bidang Laut dan Udara
 - a. Seksi Angkutan Laut;
 - b. Seksi Administrasi Kepelabuhan; dan
 - c. Seksi Kemandaraan
6. Unit Pelaksana Teknis; dan
7. Jabatan Fungsional.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas merencanakan dan melaksanakan urusan di bidang perhubungan. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi, sebagai berikut:

- a. Penyusunan aturan/kebijakan bidang perhubungan
- b. Penyusunan kajian bidang perhubungan
- c. Peningkatan pelayanan bidang perhubungan
- d. Pengadaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana perhubungan
- e. Pengawasan dan pengendalian bidang perhubungan
- f. Penyuluhan dan sosialisasi bidang perhubungan.

Berdasarkan Peraturan Bupati Nomor 14 Tahun 2015 tentang Tugas Pokok, Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang mempunyai pedoman untuk melaksanakan tugas dan fungsinya sesuai dengan rincian tugas dan tata kerja sebagai berikut:

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas yang mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan sesuai kewenangan dan kebijakan Pemerintah Daerah. Dalam melaksanakan tugas pokok, Kepala Dinas 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 teknis di bidang perhubungan
- d. Pengawasan dan pengendalian di bidang perhubungan
- e. Pelaksanaan pengkajian dan evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan; dan
- f. Pelaksanaan tugas-tugas dinas lain yang diberikan oleh Bupati.

Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud Kepala Dinas mempunyai rincian sebagai berikut:

- a. Memimpin pelaksanaan program kegiatan Dinas dalam rangka mendukung melaksanakan fungsi Dinas Perhubungan
- b. Membina pegawai di lingkungan dinas untuk meningkatkan kinerja pegawai
- c. Merencanakan program kegiatan mengacu kepada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan peraturan perundang-undangan
- d. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lain terkait bidang perhubungan
- e. Mengevaluasi pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan dinas; dan
- f. Melaporkan pelaksanaan tugas hasil program kegiatan sesuai akuntabilitas kinerja dan rencana.

2. Sekretariat

Sekretariat sebagaimana dimaksud dipimpin oleh seorang Sekretaris Dinas, yang mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian sub bagian perencanaan, umum dan kepegawaian serta keuangan dinas. Dalam melaksanakan tugas

pokok sebagaimana dimaksud Sekretaris Dinas mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perencanaan program yang berkaitan dengan sekretariat 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 meningkatnya kinerja pegawai
- d. Pembagian tugas mengkoordinir kepada bawahan untuk meningkatkan kinerja pegawai
- e. Melaksanakan evaluasi kinerja bawahan lingkungan Sekretariat Dinas
- f. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait kegiatan dinas
- g. Melaksanakan monitoring dan evaluasi serta mengumpulkan pelaporan kegiatan dinas
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sesuai bidang tugasnya.

3. Bidang Teknik Keselamatan

Bidang Teknik Keselamatan mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian program bidang teknik keselamatan. Untuk melaksanakan tugas Bidang Teknik Keselamatan mempunyai fungsi:

- a. Penyusunan kebijakan teknis Bidang Teknik Keselamatan
- b. Penyusunan, penganalisaan data dan informasi Bidang Teknis Keselamatan
- c. Pelaksanaan kegiatan Bidang Teknik Keselamatan

- d. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya Bidang Teknik Keselamatan
- e. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan
- f. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

4. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan sebagaimana dimaksud dipimpin oleh seorang Kepala Bidang. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian program bidang lalu lintas dan angkutan, terminal. Dalam melaksanakan tugas pokok Bidang Lalu Lintas dan Angkutan mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana program bidang lalu lintas dan angkutan, terminal
- b. Melaksanakan pengumpulan, pengolahan, penganalisaan data bidang lalu lintas dan angkutan, terminal
- c. Melaksanakan kegiatan bidang lalu lintas dan angkutan, terminal
- d. Melaksanakan koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait bidang lalu lintas, angkutan dan terminal
- e. Melaksanakan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan
- f. Pengawasan dan pengendalian bidang lalu lintas dan angkutan serta terminal
- g. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya

5. Bidang Laut dan Udara

Bidang Laut dan Udara dipimpin oleh seorang Kepala Bidang. Bidang Laut dan Udara mempunyai tugas pokok merencanakan pembinaan dan koordinasi

serta pengawasan dan pengendalian program laut dan udara. Dalam melaksanakan tugas pokok 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 koordinasi dengan instansi/lembaga lainnya terkait bidang laut dan udara
- e. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan
- f. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Pada penelitian ini, peneliti mengambil fokus penelitian di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan pada Seksi Angkutan serta Seksi Pengawasan dan Pengendalian, yaitu berkaitan dengan peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang sesuai dengan tugas dan fungsi kedua seksi tersebut.

1. Seksi Angkutan

Seksi Angkutan sebagaimana dimaksud dipimpin oleh seorang Kepala Seksi. Seksi Angkutan mempunyai tugas merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian kegiatan di bidang angkutan dan terminal. Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud Seksi Angkutan mempunyai rincian 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 rancang bangun terminal tipe C
- d. Melaksanakan pengoperasian terminal penumpang tipe A, tipe B dan tipe C
- e. Pembangunan terminal angkut barang dan pengoperasian terminal angkut 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 kota
- h. Penyusunan dan penetapan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan kabupaten
- i. Penetapan wilayah operasi dan kebutuhan untuk angkutan taksi yang wilayah pelayanannya dalam satu kabupaten
- j. Pemberian ijin operasi angkutan taksi yang melayani wilayah kabupaten, pemberian ijin angkutan pariwisata, pemberian ijin usaha angkutan barang
- k. Pemberian rekomendasi angkutan sewa
- l. Penetapan tarif angkutan penumpang kelas ekonomi 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 angkutandan terminal
- p. Melaksanakan monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan

q. Melaksanakan tugas lain yang diberikan atasan sesuai dengan bidang tugasnya

2. Seksi Pengawasan dan Pengendalian

Seksi Pengawasan dan Pengendalian dipimpin oleh seorang Kepala Seksi.

Seksi Pengawasan dan Pengendalian mempunyai tugas pokok merencanakan, melaksanakan pembinaan dan koordinasi serta pengawasan dan pengendalian kegiatan di bidang pengawasan dan pengendalian. Dalam melaksanakan tugas pokok Seksi Pengawasan dan Pengendalian mempunyai rincian tugas sebagai berikut:

- a. Merencanakan program kegiatan pengawasan dan pengendalian
- b. Melaksanakan pengumpulan data bahan perumusan pemeriksaan kendaraan di jalan kabupaten
- c. Pemenuhan persyaratan teknis 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
- h. Melaksanakan tugas lain yang diberi atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Gambar 4.2
Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang



(Sumber: Peneliti, 2017)

4.1.2.1 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang

1. Visi

Dalam konteks ini Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki kompetensi sebagai perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan di bidang perhubungan. Berdasarkan pada tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, maka visi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang sebagai berikut :

“ Teciptanya pelayanan transportasi yang aman, tertib, dan lancar sebagai penunjang menuju Kabupaten Tangerang gemilang”

2. Misi

Dalam upaya mewujudkan visi sebagaimana diungkapkan diatas, maka ditetapkan misi sebagai berikut:

- a. Peningkatan sarana dan prasarana perhubungan
- b. Peningkatan keamanan dan keselamatan transportasi
- c. Peningkatan laik jalankendaraan bermotor yang berwawasan lingkungan
- d. Peningkatan kualitas pelayanan perhubungan.

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

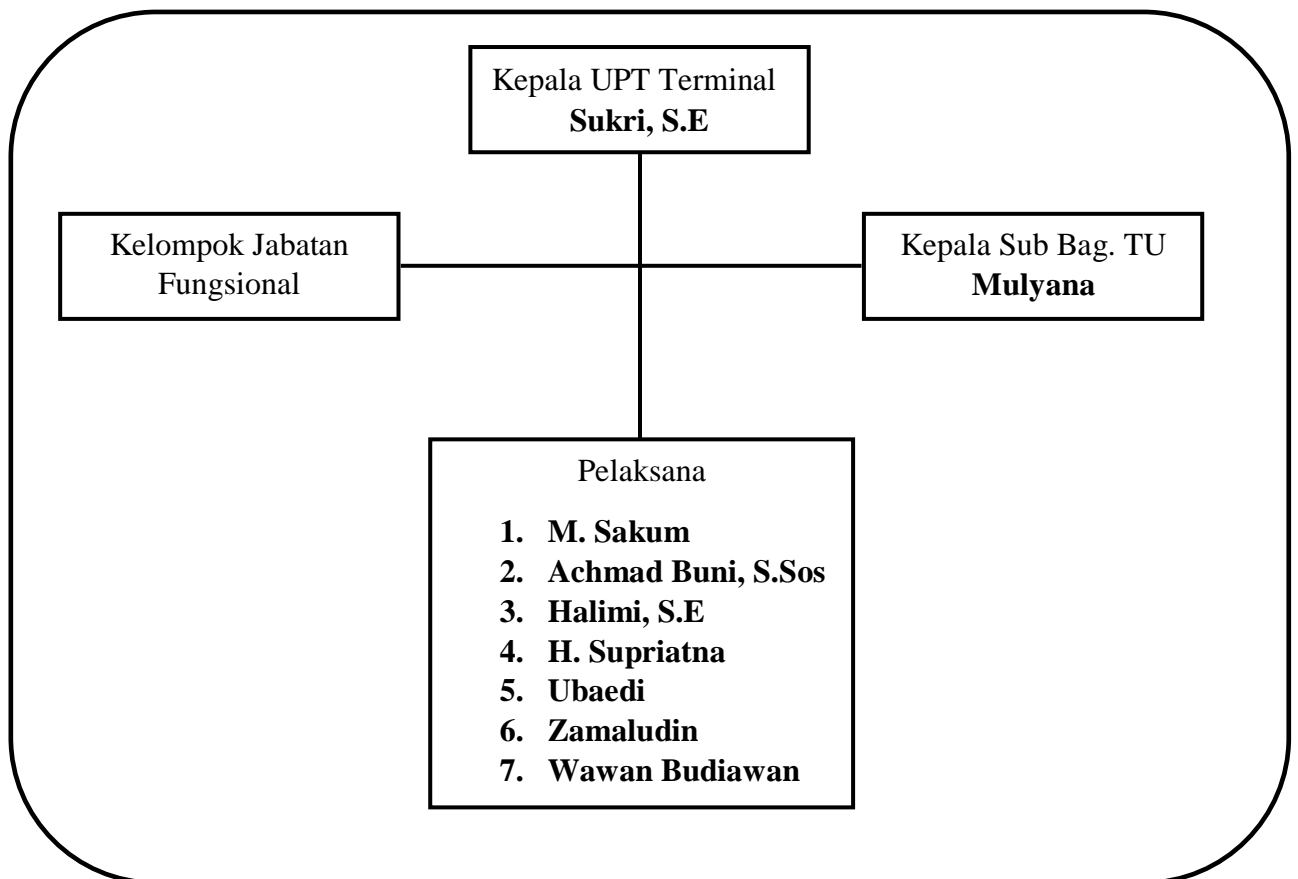
Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal adalah unsur penunjang dari sebagian tugas dinas dalam bidang terminal yang berada dalam lingkup struktur organisasi Dinas Perhubungan. Unit Pelaksana Teknis dalam menjalankan tugasnya harus menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi baik dalam lingkungannya, 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. Melaksanakan penyusunan perencanaan dan program teknis bidang terminal
- b. Melaksanakan kegiatan teknis bidang terminal
- c. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian monitoring dan evaluasi serta pelaporan hasil kegiatan terminal
- d. Pelaksana kegiatan ketatalaksanaan yang meliputi tata usaha, keuangan dan kepegawaian

- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugasnya.

Gambar 4.3
Struktur UPT Terminal
Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang



(Sumber : UPT Terminal Balaraja 2017)

Unit Pelaksana 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 serta melaksanakan rincian tugas dan fungsi UPT Terminal.

1. Sub Bagian Tata Usaha

Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas merencanakan, melaksanakan, koordinasi, pengawasan dan pengendalian urusan umum, surat menyurat, inventarisasi perlengkapan kantor, kepegawaian dan urusan keuangan. Sub Bagian Tata Usaha memiliki rincian tugas sebagai berikut:

- a. Melaksanakan perencanaan program dan pengelolaan bahan perumusan kebijakan dan ketatausahaan meliputi surat-menyurat, kepegawaian dan urusan keuangan
- b. Melaksanakan pelayanan pemberian fasilitas dan dukungan teknis administrasi
- c. Melaksanakan pengelolaan surat-menyurat, penggandaan, pendistribusian dan kearsipan
- d. Melaksanakan tertib administrasi pengelolaan inventarisasi barang, pemeliharaan sarana prasarana perlengkapan dan aset unit
- e. Melaksanakan pengelolaan administrasi dan penatausahaan keuangan dilingkup unit
- f. Melaksanakan dan pembinaan organisasi dan tata laksana UPT
- g. Melaksanakan koordinasi di bidang ketatausahaan UPT
- h. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian, monitoring dan evaluasi serta pelaporan kegiatan UPT
- i. Melaksanakan tugas lain yang diberikan Kepala UPT sesuai tugasnya.

2. Pelaksana

Uraian tugas pelaksana ditetapkan dengan keputusan Kepala Dinas. Pelaksana dalam melaksanakan tugasnya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala UPT.

3. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok Jabatan Fungsional terdiri atas sejumlah tenaga, dalam jenjang jabatan fungsional yang terbagi dalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang tugasnya. Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan sebagian kegiatan UPT Terminal secara profesional sesuai dengan kebutuhan. Kelompok Jabatan Fungsional dalam melaksanakan tugasnya bertanggungjawab kepada Kepala UPT. Tiap Kelompok Jabatan Fungsional dikoordinir oleh seorang tenaga fungsional senior yang ditunjuk diantara tenaga fungsional yang ada di lingkungan UPT Terminal. Jenis dan jenjang fungsional diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

4.1.4 Gambaran Umum Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang

Terminal Balaraja dibangun dilahan seluas 7.000 m² pada tahun 2001. Berdasarkan data aset daerah Kabupaten Tangerang, pengadaan lahan Terminal Balaraja sudah ada sejak tahun 1992 namun belum berupa gedung terminal. Gedung terminal baru dibangun pada tahun 2001 yang berlokasi di Jln. Raya Kresek KM. 2 No. 1. Untuk menuju ke arah Terminal Balaraja semua angkutan dari arah Tangerang dan Serang harus melewati pertigaan *Flyover* Balaraja menuju ke arah Kresek kurang lebih 2 KM ke lokasi Terminal Balaraja.

Menurut data dari Dinas Perhubungan Provinsi Banten, Terminal Balaraja merupakan terminal penumpang dengan kategori terminal tipe B yang ada di Kabupaten Tangerang yang diperuntukan untuk kendaraan jenis angkutan kota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan pedesaan (APDS) atau angkutan kota. Pada tahun 2009 Terminal Balaraja bertambah fungsi menjadi Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena terjadi pemekaran wilayah Kabupaten Tangerang dengan Kota Tangerang Selatan pada tahun 2008, maka kantor Dinas Perhubungan di relokasi sementara waktu ke area Terminal Balaraja sampai pada awal Januari 2013. Meskipun pada waktu itu Terminal Balaraja Bertambah fungsinya namun Terminal Balaraja tetap dioperasikan sebagai terminal penumpang sampai saat ini.

Terminal Balaraja saat ini dalam kondisi yang kurang baik, ini dapat terlihat dari bangunan yang kurang terawat dan banyaknya sampah di lokasi Terminal Balaraja. Selain itu loket dalam Terminal yang terletak di pintu keluar terminal pun dapat dikatakan tidak layak pakai, rambu-rambu penunjuk trayek sudah berantakan tidak pada tempatnya dan bau yang tidak sedap pun tercium dari lingkungan terminal yang tidak terurus tersebut. Fasilitas pendukung terminal juga tidak ada, sarana dan prasarana pun tidak memadai seperti tidak adanya toilet, tempat ibadah, ruang informasi dan pengobatan, serta tidak adanya tempat tunggu untuk para penumpang. Selain itu ada beberapa bangunan terminal yang sudah beralih fungsi untuk tempat tinggal, pengumpulan sampah plastik (botol air mineral) dan digunakan oleh pedagang pasar untuk berjualan di lintasan terminal. Untuk kantin, ada beberapa kios pedagang yang berjualan di sekitar terminal yang biasanya digunakan para sopir angkutan untuk beristirahat.

Fungsi Terminal Balaraja saat ini tidak dimaksimalkan dengan baik karena hanya ada beberapa angkutan umum yang masuk ke dalam terminal. Selain itu Terminal Balaraja hanya digunakan oleh sopir angkutan umum untuk beristirahat atau sebagai tempat parkir tidak untuk menaikturunkan penumpang. Kegiatan menaikturunkan penumpang dilakukan oleh sopir angkutan di luar Terminal Balaraja.

Menurut data yang peneliti dapatkan, jumlah trayek angkutan yang menuju ke Terminal Balaraja adalah sekitar 14 trayek dengan jumlah kendaraan sebanyak 1.860 unit dengan spesifikasi 11 trayek angkutan pedesaan (APDS) dan 3 trayek angkutan kota dalam provinsi (AKDP). Data ini peneliti himpun dari berbagai sumber yaitu Keputusan Bupati Tangerang No. 551.2/Kep.230-Huk/2012 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Jumlah Mobil Penumpang Umum Angkutan Perdesaan Kabupaten Tangerang, Pergub No 15 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam Wilayah Provinsi Banten serta data trayek menuju Terminal Balaraja dari DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang 2017. Data trayek angkutan umum Terminal Balaraja bisa dilihat pada tabel 4.2 berikut ini:

Tabel 4.2
Daftar Trayek Angkutan Umum Terminal Balaraja

No	Kode Trayek	Trayek/Rute	Jarak (KM)	Jumlah Kendaraan
1	A.07	Curug-Bitung-Balaraja	20	100
2	A.09	Balaraja-Cibadak-Tigaraksa-Daru	14	50
3	E.01	Balaraja-Cikande-Gintung	20	150
4	E.02	Balaraja-Kronjo	17	115
5	E.03	Balaraja-Kresiek	13	150
6	E.04	Balaraja-Cisoka	16	50
7	E.05	Balaraja-Cikupa-Pasar Kemis	17	65
8	E.06	Balaraja-pert.-Cangkudu-PS.-Cisoka-Taman Adiyasa	19	200
9	E.15	Balaraja-Cisoka-Tigaraksa-Komplek Pemda-Jeunjing	23	50
10	G.07	Kotabumi-Bitung-Balaraja	26	155
11	E.16	Terminal Balaraja-RSUD Balaraja-Kaws. Olek- Puspem Tigaraksa	22	70
12	AKDP	Cimone-Balaraja-Kronjo	50	245
13	AKDP	Balaraja-Cikande-Kragilan	95	210
14	AKDP	Balaraja-Serang(pakupatan)	123	250
Jumlah				1.860

(Sumber: Peneliti, 2017)

Dari tabel 4.2 kita dapat mengetahui ada sekitar 11 trayek angkutan perdesaan (APDS) dan angkutan kota dalam provinsi (AKDP) yang trayeknya mengarah ke Terminal Balaraja. Namun dari sekian banyak trayek yang melintas hanya ada beberapa trayek yang masuk ke dalam terminal yaitu trayek Balaraja-Cikande dan trayek Curug-Bitung-Balaraja sementara trayek angkutan lainnya lebih memilih berhenti di terminal bayangan dengan berbagai alasan salah satunya adalah jarak yang cukup jauh dan tidak adanya penumpang.

Gambar 4.4
Bangunan Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang



(Sumber: Peneliti, 2017)

Keberadaan Terminal Balaraja menjadi salah satu pemasukan bagi pendapatan asli daerah Kabupaten Tangerang, salah satunya adalah pada sektor retribusi daerah yaitu termasuk ke dalam retribusi jasa usaha. Retribusi yang dikelola oleh Dinas Perhubungan pada tahun 2016 antara lain retribusi terminal, retribusi parkir, retribusi ijin trayek, retribusi pengujian kendaraan bermotor dan retribusi pelayanan kepelabuhan. Ini dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini:

Tabel 4.3
Daftar Realisasi Pendapatan dan Penyetoran Retribusi pada
Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang

No	Daftar Retribusi	Target Pendapatan	Realisasi pendapatan	Presentase (%)	Keterangan
1	Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor	2.289.144.000	2.2850.893.000	124,54%	Melebihi target
2	Retribusi Ijin Trayek	120.000.000	85.861.000	71,55%	Tidak tercapai
3	Retribusi Parkir	110.000.000	76.450.000	69,50%	Tidak tercapai
4	Retribusi Terminal	88.000.000	64.300.000	73,07%	Tidak tercapai
5	Retribusi Pelayanan Kepelabuhan	60.760.000	51.702.500	85,09%	Tidak tercapai
Jumlah		2.667.904.000	3.129.207.490	117,29%	

(Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 2016)

Dalam tabel 4.3 dapat dilihat daftar realisasi pendapatan retribusi yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada tahun 2016 dengan total realisasi pendapatan mencapai 3.129.207.490 surplus 461.303.490 dari target anggaran sebesar 2.667.940. Retribusi terminal menempati posisi ke 4 dengan besaran realisasi anggaran mencapai 64.300.000 tidak mencapai target anggaran yang telah ditetapkan yaitu 88.000.000 atau hanya 73,07% dari target yang telah ditetapkan. Jika dilihat dengan seksama realisasi dan target anggaran untuk retribusi terminal cukup kecil mengingat sektor retribusi terminal mempunyai potensi yang sangat besar jika dimanfaatkan dan dioptimalkan sebaik mungkin oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena dengan banyaknya trayek

yang mengarah ke Terminal Balaraja seharusnya Dinas Perhubungan mendapatkan pendapatan retribusi sebesar Rp. 1.494.675.000,- (dihitung dengan rumus = rata-rata angkutan yang beroperasi x tarif retribusi x 365 hari/tahun x intensitas angkutan menuju terminal). Jumlah yang besar jika dibandingkan dengan realisasi retribusi dari tahun 2014, 2015, dan 2016 yang tidak mencapai target realisasi. Untuk itu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang haruslah melakukan optimalisasi terhadap Terminal Balaraja mengingat potensi yang dimiliki sangat besar.

4.2 Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi data penelitian merupakan penjelasan mengenai data yang telah didapatkan dari hasil penelitian. Data ini didapat dari hasil penelitian dengan menggunakan teknik dasar kualitatif dengan cara observasi, wawancara dan studi dokumentasi. Dalam penelitian mengenai peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang, berdasarkan dengan Peraturan Bupati Kabupaten Tangerang Nomor 14 Tahun 2015 mengenai Tugas Pokok, Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori dari Jones (!993) dalam Mashun (2009:8-9) yaitu teori peran Sektor Publik yang memiliki tiga peran utama yaitu *regulatory role*, *enabling role*, dan *direct provision of goods and service*. Teori tersebut memberikan gambaran yang berguna atas komponen-komponen penting yang harus dipertimbangkan oleh pimpinan organisasi dalam hal ini pemerintah sebagai organisasi publik.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang banyak digunakan dalam penelitian dengan bermaksud menjelaskan suatu kejadian. Seperti yang dikemukakan oleh Moleong (2007:6) 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. Sedangkan menurut Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2007:4) penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau perilaku yang diamati.

Data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah bersifat deskriptif yang berbentuk kata dan kalimat dari hasil wawancara, hasil observasi lapangan serta data atau hasil dokumentasi lainnya. Kata-kata dan tindakan informan merupakan sumber utama penelitian. Sumber data dari informan dicatat dengan menggunakan alat tulis dan direkam melalui telepon seluler yang peneliti gunakan dalam penelitian ini. Sumber data sekunder yang didapatkan peneliti berupa dokumentasi seperti dokumen-dokumen Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang revisi tahun 2013-2018, Rencana Kerja (Renja) Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang revisi tahun 2013-2018, data trayek angkutan umum yang mengarah ke Terminal Balaraja tahun 2016-2017, data realisasi retribusi di Terminal Balaraja tahun 2014, 2015, 2016, dan data pemasukan retribusi terminal dari bulan Januari-Februari tahun 2017 serta profil Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, merupakan data mentah yang harus diolah dan dianalisis kembali untuk mendapatkan data yang dibutuhkan. Selain itu

bentuk data lainnya berupa foto-foto lapangan dimana foto-foto tersebut merupakan foto kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Data yang diperoleh dari hasil penelitian lapangan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi dilakukan reduksi data untuk mendapatkan tema dan polanya serta diberi kode-kode pada aspek tertentu berdasarkan jawaban-jawaban yang sama dan berkaitan dengan pembahasan permasalahan penelitian serta dilakukan kategorisasi. Menganalisis data dalam penelitian ini dilakukan secara bersamaan selama proses pengumpulan data berlangsung. Oleh karena itu, proses analisis datanya menggunakan model dari Miles dan Huberman (1984) dalam Sugiyono (2012:247) yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Untuk memudahkan peneliti dalam melakukan kegiatan reduksi data, maka peneliti memberikan kode-kode pada aspek tertentu. Kode tersebut ditentukan berdasarkan jawaban yang sama dan berkaitan dengan permasalahan penelitian. Adapun kode-kode tersebut diantaranya :

- a. Kode Q menunjukkan daftar pertanyaan
- b. Kode Q₁, Q₂, Q₃, Q₄, dan seterusnya menunjukkan daftar urutan pertanyaan
- c. Kode I menunjukkan Informan
- d. Kode I₁₋₁, I₁₋₂, I₁₋₃, menunjukkan daftar urutan informan dari kategori Dinas Perhubungan (DISHUB)
- e. Kode I₂₋₁, I₂₋₂ Menunjukkan daftar urutan informan dari kategori UPT Terminal Balaraja

- f. Kode I₃, I₄, I₅ dan I₆ menunjukkan urutan informan dari kategori Sopir Angkutan Umum, Masyarakat, Dinas Tata Ruang dan Bangunan dan DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang
- g. Kode P menunjukkan Peneliti.

Setelah pembuatan koding pada tahap reduksi data, langkah selanjutnya adalah penyajian data, dimaksudkan agar lebih mempermudah bagi peneliti data, dimaksudkan agar lebih mempermudah bagi peneliti untuk dapat melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari data penelitian. Data-data tersebut kemudian dipilih-pilih dan disisihkan untuk disortir menurut kelompoknya dan disusun sesuai dengan kategori yang sejenis untuk ditampilkan agar selaras dengan permasalahan yang dihadapi, termasuk kesimpulan-kesimpulan sementara diperoleh pada waktu data direduksi. Selanjutnya adalah triangulasi yaitu proses *check* dan *recheck* antara sumber dan dengan sumber data lainnya. Setelah semua proses analisis data telah dilakukan peneliti dapat melakukan penyimpulan akhir. Kesimpulan akhir dapat diambil ketika peneliti telah merasa bahwa data peneliti sudah jenuh.

4.3 Informan Penelitian

Pada penelitian ini, mengenai peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang, peneliti menentukan informan dengan teknik *purposive* yaitu suatu teknik pengambilan informan dengan pertimbangan tertentu dari pihak peneliti, adapun informan-informan yang peneliti tentukan merupakan orang-orang yang menurut peneliti memiliki informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini, karena senantiasa berurusan

dengan permasalahan yang sedang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung.

Informan dalam penelitian ini adalah semua pihak yang terlibat dan memiliki informasi mengenai peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang baik pemerintah sebagai pembuat kebijakan atau dalam hal ini *regulatory role*, pelaksana kebijakan atau dalam hal ini sebagai *enabling role*, dan sebagai pengendali atau pengawas dari kebijakan atau dalam hal ini sebagai *direct provision of goods and service* serta pihak lainnya yang memahami terhadap permasalahan optimalisasi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang yang dijadikan informan dalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, Bagian Penindakan pada Seksi Pengawasan dan Pengendalian, Kepala UPT Terminal, Kasubag TU UPT Terminal, Sopir Angkutan Umum, Masyarakat Pengguna Angkutan Umum, Dinas Tata Ruang Kabupaten Tangerang, dan DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang. Adapun informan-informan pada penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut ini :

Tabel 4.4
Informan Penelitian

No.	Informan	Status Informan	Jenis Kelamin	Usia	Kode Informan
1	Drs. H Slamet Santoso, M.Pd	Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan	Laki-laki	52	I ₁₋₁
2	M. Adi Faidzal	Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang	Laki-laki	50	I ₁₋₂
3	Hardi Pandji Satria, S.H	Bagian Penindakan pada Seksi Pengawasan dan Pengendalian	Laki-laki	30	I ₁₋₃
4	Sukrie, S.E	Kepala UPT Terminal	Laki-laki	47	I ₂₋₁
5	Mulyana	Kasubag Tata Usaha UPT Terminal	Laki-laki	54	I ₂₋₂
6	Pak Cepi	Wiraswasta/Pemilik Angkutan Umum	Laki-laki	47	I ₃₋₁
8	Pak Ajat	Sopir Angkutan Umum	Laki-Laki	37	I ₃₋₂
9	Anggy Novadelian	Masyarakat	Laki-laki	22	I ₄₋₁
10	Siti Humairoh, S.Pd	Masyarakat	Perempuan	25	I ₄₋₂
11	Dili Windu, S.T, M.T	Kasubag Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang	Perempuan	33	I ₅
12	Dan Persada	Ketua DPC ORGANDA Kabupaten	Laki-laki	49	I ₆

		Tangerang			
13	Pak Zul	Anggota DPC ORGANDA	Laki-laki	44	I ₆₋₁

(Sumber: Peneliti, 2017)

4.4 Analisis Hasil Penelitian

Dalam penelitian ini dilakukan analisis data dari hasil wawancara, observasi maupun dokumen yang diperoleh selama penelitian. Analisis data dilakukan terus menerus dari sejak awal dikumpulkan sampai dengan penelitian berakhir. Untuk memperkuat dalam analisis data peneliti dalam penelitian yang berjudul Peran Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang (Periode 2016-2017). Data lapangan dalam penelitian ini merupakan data dan fakta yang peneliti dapatkan langsung dari lapangan serta disesuaikan dengan teori yang peneliti gunakan yaitu teori Jones dalam Mashun (2009:8-9) organisasi sektor publik memiliki tiga peran utama yaitu *regulatory role, enabling role, direct provision of goods and service*.

Berdasarkan observasi lapangan dan wawancara, peneliti dapat melihat kondisi Terminal Balaraja yang sudah tidak terawat dengan berbagai sarana dan prasarana yang sudah rusak, selain itu dengan tidak masuk nya angkutan umum ke dalam terminal maka pengambilan retribusi terminal pun dilakukan di bahu-bahu jalan yang mana akan sangat beresiko sekali bagi para petugas pengambil retribusi tersebut. Dengan tidak masuknya sopir angkutan umum ke dalam terminal dan pengambilan retribusi di bahu-bahu jalan pun dirasa kurang efektif dikarenakan banyaknya sopir angkutan umum yang tidak membayar retribusi tersebut sehingga

realisasi pendapatan untuk retribusi terminal pun tidak mencapai target yang ditetapkan. Maka dari itu untuk melihat bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang, peneliti memakai teori peran sektor publik dari Jones (1993) dalam Mashun dengan tiga dimensi yaitu *regulatory role, enabling role & direct provision of goods and service*.

4.4.1 Regulatory Role

Regulatory role adalah salah satu dimensi dalam organisasi sektor publik yang berperan untuk menetapkan segala aturan yang berkaitan dengan kepentingan umum, karena tanpa ada aturan maka ketimpangan akan terjadi dalam masyarakat. Dinas perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki peran sebagai perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan di bidang perhubungan. Pada indikator ini merupakan penerapan salah satu fungsi manajemen yaitu pada fungsi perencanaan (*planning*) dimana pada tahap ini merupakan suatu tahapan yang sangat penting bagi keberlangsungan organisasi karena berkaitan erat dengan penetapan tujuan yang ingin dicapai oleh setiap organisasi. Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki beberapa program yang berkaitan dengan pengembalian fungsi Terminal Balaraja dan penetapan program-program kerja oleh Dinas Perhubungan merupakan upaya mendasar untuk mengembalikan fungsi Terminal Balaraja agar menjadi optimal kembali sesuai dengan fungsi terminal yang seharusnya. Seperti yang diungkapkan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“jadi tiga program utama yaitu penguatan status, kedua kita akan mulai berdayakan tahun 2018 karena itu pandangan WASDAL (pengawasan dan

pengendalian) juga harus kuat, mereka bergerak berdasarkan instruksi pimpinan. jadi akan kita giring 600 trayek itu untuk memasuki Terminal Balaraja, ketiga akan kita rehab disamping itu sebenarnya kita sudah menjalin kerja sama dengan pihak Kepolisian, POL PP, dan Kecamatan. Kita akan rapihkan terminal tersebut, cuma jangan dimunculkan dahulu nanti orang ngejanya saya, karena disana ada beberapa bangunan-bangunan yang tidak semestinya kesannya kumuh dan terlihat sedemikian rupa baunya juga tidak sedap. Karena kondisinya seperti itu nanti akan kita rapihkan. Mungkin program yang keempat itu adalah kita akan merapihkan kondisi terminal kita.” (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang)

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki tiga program utama yaitu penguatan status Terminal Balaraja. Kedua, Terminal Balaraja akan diberdayakan pada tahun 2018 dan mereka bekerjasama dengan bidang pengawasan dan pengendalian (wasdal) untuk menggiring angkutan umum agar mau memasuki Terminal Balaraja selain itu kerjasama dengan pihak kepolisian, satpol pp dan Kecamatan Balaraja pun dilakukan agar terlaksananya program dengan baik. Ketiga, Terminal Balaraja akan di rehabilitasi agar dapat digunakan sebagai mestinya dengan cara merapihkan dan merenovasi terminal tersebut. Hal serupa pun disampaikan oleh Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam wawancara sebagai berikut:

“Tahun ini karena terkait dengan anggaran, rehab jadi tahun depan. Kalau sekarang karena terminal kita itu belum ditetapkan terminal tipe C, dalam waktu dekat ini kita sudah melakukan pembahasan-pembahasan ada tim juga dan akan segera ditetapkan oleh bupati. Jadi penetapan tipe C itu oleh bupati terminal tipe B gubernur kalau A pusat. Program sudah dijelaskan di awal bahwa Pemerintah Daerah dalam hal ini DISHUB ingin memiliki terminal walaupun kemarin ada terminal cuma kondisinya memprihatinkan, dengan keinginan itu dan ditunjang adanya anggaran untuk rehab mengarah ke tahun 2018, itu kita punya terminal yang

representatif baik sarana maupun prasarana dan pelayanan. Ke depannya keberadaan Terminal Balaraja ini bisa melayani kebutuhan masyarakat dengan adanya terminal tipe C bisa menunjang kebutuhan transportasi masyarakat di Kabupaten Tangerang.” (Wawancara dengan Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 26 September 2017, Pukul 11.22 WIB, di Ruang Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwasannya Dinas Perhubungan tidak memiliki anggaran untuk rehabilitasi terminal pada tahun 2017 maka mereka akan melakukan rehabilitasi Terminal Balaraja pada tahun anggaran 2018 demi terciptanya terminal yang representatif baik sarana, prasarana maupun pelayanannya. Selain itu ketidakjelasan mengenai tipe Terminal Balaraja menjadi kendala mereka dalam membuat kebijakan terkait dengan terminal, maka dari itu upaya pengajuan surat keputusan (SK) Terminal Balaraja menjadi Tipe C pun dilakukan dalam upaya agar tipe Terminal Balaraja menjadi jelas. Pernyataan ini juga diperkuat oleh Kasubag Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dalam wawancara berikut ini:

“Tipe terminal kita itu masih tidak jelas antara tipe B dan tipe C, justru kita sedang mengajukan tipe C, bukan peralihan orang belum jelas tipenya. saya pas datang kesini justru masih mengambang karena tidak ada SK nya tipe B atau tipe C, dan kita mengajukan dari tahun ini, tahun-tahun kemarin belum kita ajukan.”(Wawancara dengan Kasubag Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal, 28 Agustus 2017, Pukul 11.19 WIB, di Kantor Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa tipe Terminal Balaraja masih mengambang antara terminal tipe B dengan terminal tipe C dan bukan sama sekali peralihan dari terminal tipe B ke terminal tipe C. Oleh karena

itu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan upaya pengajuan surat keputusan (SK) kepada Bupati Kabupaten Tangerang agar tipe Terminal Balaraja menjadi jelas.

Selain pembangunan Terminal Balaraja, rencana pembangunan terminal yang lain pun akan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk mendukung perhubungan di wilayah Kabupaten Tangerang, hal ini disampaikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“Pertama kita katakan yang dari Pemerintah Daerah dulu ya, yang dari pemerintah mungkin di daerah Cisoka disanakan ada simpul-simpul juga ada pertemuan antara angkutan pedesaan (APDS) itu beberapa trayek dan di Sepatan nah itu mudah mudahan 2018, di Sepatan cukup luas juga lahannya. Cisoka sudah ada dulu juga sudah ada SK terminal, Cuma tidak diberdayakan entah seperti apa”. (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwasannya Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang dalam hal ini Dinas Perhubungan memiliki rencana pembangunan terminal selain Terminal Balaraja yang mana terletak di daerah Cisoka dan di daerah Sepatan. Di daerah Cisoka yang sudah memiliki terminal namun tidak berdaya tersebut akan di berdayakan dan dibangun kembali keberadaannya sedangkan di daerah Sepatan baru akan dibangun pembangunan fisiknya pada tahun 2018 mendatang. Namun dalam rencana pembangun terminal tersebut belum disampaikan kepada pihak Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang, hal ini disampaikan oleh Kepala Sub

Bagian Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang sebagai berikut:

“Tidak tahu malah terakhir-terakhir kalau tidak salah itu akan di jadikan taman parkir (Terminal Balaraja). Sudah ada rencana kemarin sudah debat-debat kita malah sudah sempat muncul di anggaran kita untuk taman parkir namun usulan tersebut ditolak kembali. Untuk tahun 2018 tapi adalagi itu tetep dipertahankan terminal kita ikut DISHUB saja, karena llini sektor nya memang di dishub. Pengajuan pembangunan terminal pun belum ada, kita kalau dikasih anggaran sama dinas lain di terima oleh kita tapi jika tidak ada pengajuan ya kita diam saja. Karena pada prinsipnya dinas tata ruang dan bangunan hanya melakukan pembangunan fisik saja masalah administrasi di selesaikan oleh dinas terkait gitu.”(Wawancara dengan Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang, 18 September 2017, Pukul 10.04 WIB di Ruang Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa pernah ada rencana menjadikan Terminal Balaraja sebagai taman parkir dan sempat masuk ke dalam anggaran program dari Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang namun rencana tersebut ditolak kembali dan tetap dipertahankan sebagai terminal. Selain itu belum ada pengajuan pembangunan kembali terminal baik Terminal Balaraja atau pembangunan terminal baru di wilayah Kabupaten Tangerang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Dalam dimensi *regulatory role* pembuatan sebuah program haruslah memiliki koordinasi yang baik agar hasil program tidak hanya menguntungkan satu elemen saja namun harus menguntungkan banyak elemen atau dalam hal ini

publik yang harus diuntungkan. Koordinasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang belum berjalan dengan baik hal ini disampaikan oleh Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Secara umum ORGANDA dilibatkan tapi sifatnya hanya program-program pencitraan seperti forum-forum LLAJ dan acara-acara sejenis. Untuk program program transportasi usulan kita tidak pernah di dengar” (Wawancara dengan Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 19 September 2017, Pukul 09.42 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang)..

Dari hasil wawancara tersebut dapat dilihat bahwa Organda sering dilibatkan dalam program-program yang sifatnya umum bukan dalam program yang krusial menyangkut transportasi lalu lintas atau bahkan terminal. hal serupa juga disampaikan oleh Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang sebagai berikut:

“Kita diundang juga dalam pembuatan program seperti renovasi terminal. tapi kita disana hanya mendengarkan saja tidak dapat memberikan pendapat apa-apa hanya sebagai tamu dalam pertemuan tersebut” (Wawancara dengan Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang, 18 September 2017, Pukul 10.04 WIB di Ruang Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang).

Dari hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa pihak Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang pernah diundang untuk melakukan perencanaan program renovasi terminal, namun mereka tidak mendapat hak bicara

dan hanya dijadikan sebagai tamu saja. Hal ini mengindikasikan bahwa pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak terbuka dalam pembuatan program serta tidak memberikan stakeholder kesempatan untuk menyampaikan aspirasi terkait dengan pembuatan program tersebut.

Dari beberapa hasil wawancara tersebut peneliti dapat mengambil kesimpulan sementara pada dimensi *regulatory role* yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki tiga program utama dalam usahanya mengoptimalkan Terminal Balaraja. Pertama, penguatan status Terminal Balaraja menjadi tipe C. Hal ini dilakukan mengingat menurut Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 yang mengatur mengenai perangkat daerah telah merubah kewenangan pengelolaan terminal sebelumnya dan menjadikan pengelolaan terminal tipe B kepada pemerintah provinsi sedangkan kabupaten/kota hanya mengelola terminal dengan tipe C. Adanya kekhawatiran yang mendalam ketika Terminal Balaraja telah diklaim oleh pihak Provinsi Banten adalah hilangnya terminal yang merupakan aset penting Kabupaten Tangerang karena Terminal Balaraja merupakan salah satu sumber pendapatan dari retribusi daerah, selain itu Kabupaten Tangerang tidak memiliki terminal yang representatif dan hanya Terminal Balaraja yang masih dapat dimanfaatkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Kedua, memberdayakan kembali Terminal Balaraja dengan cara menggiring sopir angkutan umum agar masuk ke dalam terminal. Ketiga, merehabilitasi Terminal Balaraja, program ini sangatlah penting mengingat kondisi terminal yang sudah tidak layak untuk digunakan. Namun program-program tersebut akan dilaksanakan pada tahun 2018 mendatang dikarenakan pada tahun 2017 masih dalam pembahasan dan pematapan program.

Untuk memastikan hal tersebut peneliti mendatangi Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang untuk meminta konfirmasi terkait rencana tersebut dan pihak Dinas Tata Ruang dan Bangunan mengatakan belum ada rencana pembangunan kembali Terminal Balaraja pada tahun 2016 dan 2017. Selain itu koordinasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak berjalan dengan baik dalam pembuatan p[rogram. Stakeholder hanya dilibatkan pada pembuatan program umum dan tidak diberi hak bicara saat pembuatan program tersebut.

4.4.2 *Enabling Role*

Enabling role adalah peran organisasi publik dalam menjamin terlaksananya peraturan yang sudah ditetapkan dalam penyediaan barang dan jasa publik, dimana sektor publik harus dapat memastikan kelancaran aktivitas pelaksanaan program dan kegiatan yang diperuntukan masyarakat. Implikasinya sektor publik diberikan kewenangan untuk penegakan hukum dalam kaitannya menjamin ketersediaan barang dan jasa publik yang sesuai dengan hukum yang berlaku. Selain itu pada indikator *enabling role* dapat dikatakan sebagai penerapan pada fungsi manajemen yaitu fungsi pelaksanaan (*actuating*). Dengan adanya fungsi ini diupayakan agar apa yang telah dibuat dalam sebuah proses perencanaan dapat berjalan sesuai dengan apa yang diinginkan melalui berbagai upaya yang dilaksanakan secara optimal sehingga dapat mewujudkan tujuan dari sebuah organisasi. Penegakan hukum pun dapat dilakukan jika terdapat hal yang melanggar ketentuan peraturan yang berlaku demi tercapainya program dan tujuan dari sektor publik. Hal serupa juga telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam upayanya mengoptimalkan kembali fungsi Terminal

Balaraja dengan upaya melakukan penertiban-penertiban. Ini disampaikan oleh Bagian Penindakan pada Seksi Pengawasan dan Pengendalian pada wawancara berikut ini:

“Pemungisian terminal ini sudah sering kita lakukan terakhir itu ditahun 2008 pak, di 2008 kita pernah bagaimana caranya kendaraan yang dari Tol Balaraja Barat kita masukan ke arah Sentiong dengan berbagai cara dengan fasilitas yang ada, sekarang kondisi terminal seperti itu tidak mendukung, kalau mendukung tetep tata letak terminal itu kurang strategis”. (Wawancara dengan Bagian Penindakan pada Seksi Pengawasan dan Pengendalian, 28 September 2017, Pukul 10.48 WIB, di Ruang Bidang Pengendalian dan Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa upaya pemungisian terminal sudah dilakukan pada tahun 2008. Pada tahun 2008 pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan berbagai daya dan upaya agar angkutan umum yang berhenti dan menunggu penumpang di dekat gerbang Tol Balaraja Barat memasuki Terminal Balaraja dengan berbagai fasilitas yang ada. Namun karena kondisi terminal yang kurang baik kondisinya serta letak terminal yang tidak strategis, maka penertiban tersebut pun dihentikan. Hal senada pun di ungkapkan oleh Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dalam wawancara berikut ini:

“Sampai saat ini tahun 2017 belum ada tuh penertiban lagi. Pernah ada kayanya terakhir tahun 2008, cuma itu kendalanya tempat tadi.”(Wawancara dengan Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal, 28 September 2017, Pukul 9.28 WIB di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal serupa juga disampaikan oleh Sopir Angkutan Umum G.07 Trayek Kotabumi-Bitung- Balaraja yang menyatakan bahwa:

“Tidak ada kalau penertiban masuk terminal, sudah lama sekali kayanya, trayek juga masih ada yang simpang siur, ruwetlah kalau tanya soal terminal sudah lama tidak berdaya juga” (Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum G.07 Trayek Kotabumi-Bitung- Balaraja, 29 September 2017, Pukul 10.04 WIB di Terminal Bayangan Dekat Gerbang Tol Balaraja Barat)

Berdasarkan wawancara diatas dapat diketahui bahwa penertiban angkutan umum agar memasuki Terminal Balaraja terakhir dilakukan pada tahun 2008 dan pada tahun selanjutnya sampai dengan 2017 itu belum ada penertiban kembali yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Tidak adanya penertiban oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dikarenakan tidak adanya anggaran untuk melaksanakan program tersebut. Hal ini disampaikan oleh Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Untuk tahun 2017 ini tidak ada anggaran, menurut UU, PP, Permenhub, Ketua SKPD DISHUB diberikan kewenangan oleh UU untuk mengatur, menata, menindak pelanggaran angkutan umum, tapi tidak ada anggaran. Bidang nya ada seksi nya ada WASDAL tapi tidak diberikan anggaran 2017”. (Wawancara dengan Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 19 September 2017, Pukul 09.42 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan wawancara tersebut dapat diketahui bahwasannya Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak menetapkan anggaran untuk penertiban di tahun 2017, padahal Dinas Perhubungan diberikan kewenangan oleh Undang-undang untuk mengatur, menata dan menindak segala jenis pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum. Namun hal tersebut tidak dilakukan karena ketersediaan anggaran padahal pihak Dinas Perhubungan memiliki seksi pengawasan dan pengendalian dengan jumlah pegawai cukup banyak.

Dari beberapa informan yang peneliti wawancara mengatakan bahwa tidak dilakukannya penertiban angkutan umum untuk memasuki Terminal Balaraja karena ketersediaan anggaran yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Maka dari itu peneliti mencoba mengambil data dari dokumen Rencana Kerja 2017 Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk melihat berapa anggaran yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan dalam kegiatan penertiban dan pengendalian lalu lintas angkutan jalan yang dapat dilihat pada gambar 4.8 berikut ini:

Gambar 4.5

Anggaran pada Rencana Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang

No	Program dan Kegiatan	Indikator Kinerja Program/Capaian Program/ Hasil (Outcome) dan Kegiatan /Keluaran (Output)	Anggaran
	Program Peningkatan dan Pengamanan Lalu Lintas	Meningkatnya ketertiban dan keselamatan lalu lintas	5.618.680.000
	Operasi penegakan pengaturan dan penertiban lalu lintas dan angkutan jalan (Gaturlalin)	Terlaksananya operasi penegakan pengaturan dan penertiban lalu lintas dan angkutan jalan	3.492.950.000
	Operasi pengamanan lalu lintas angkutan lebaran, natal, dan tahun baru	Terlaksananya pengamanan lalu lintas angkutan lebaran, natal, dan tahun baru	626.520.000
	Operasi kawasan tertib lalu lintas	Terlaksananya penanganan penertiban di kawasan tertib lalu lintas	403.380.000
	Pengamanan lalu lintas acara protokoler pejabat daerah	Terlaksananya pengamanan jalur lintasan kepala daerah dan pejabat daerah	582.260.000
	Operasi penertiban angkutan umum, angkutan barang, dan angkutan karyawan	Terlaksananya operasi penertiban angkutan umum, angkutan barang, dan angkutan karyawan	218.920.000
	Pengamanan lalu lintas kegiatan rutin	Terlaksananya pengamanan lalu lintas kegiatan rutin dan tahunan	144.650.000

	dan tahunan (acara tertentu)	(acara tertentu	
	Inspeksi keselamatan lalu lintas	Terlaksananya inspeksi keselamatan lalu lintas	150.000.000
	Operasi pengawasan dan pengaturan lalu lintas angkutan laut	Terlaksananya operasi pengawasan dan pengaturan lalu lintas angkutan laut	-

(Sumber: Rencana Kerja 2017 Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang)

Dari gambar 4.8 dapat diketahui bahwa anggaran untuk kegiatan operasi penertiban angkutan umum, angkutan barang, dan angkutan karyawan pada tahun 2017 adalah Rp. 218.920.000,-. Dari data tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang menetapkan anggaran untuk penertiban angkutan umum, angkutan barang, dan angkutan karyawan, namun dalam pengakuannya mereka tidak menetapkan anggaran tersebut. Ini mengindikasikan adanya anggaran yang tidak dimaksimalkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Namun pada wawancara berikutnya informan mengatakan bahwa penertiban angkutan tidak dilakukan karena menunggu terminal di rehabilitasi seperti yang disampaikan oleh Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam wawancara sebagai berikut:

“Selama ini tahun anggaran sekarang, kita memang tidak ada anggaran penertiban angkutan. Rencana tahun 2018 itu baru muncul lagi setelah terminal direhab sebagai pengembalian fungsi. Kalau di kita kan ada pagu anggaran, pagu anggaran itu digunakan untuk hal-hal yang diprioritaskan. Di tahun 2016 itu kita ada kegiatan penertiban 2017 juga kita tidak ada penertiban”. (Wawancara dengan Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 26 September 2017, Pukul 11.22 WIB, di Ruang Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwasannya Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak menganggarkan penertiban angkutan

untuk masuk kedalam terminal pada tahun 2016 serta 2017, dan penertiban angkutan baru akan dilaksanakan pada tahun 2018, itupun setelah Terminal Balaraja dilakukan rehabilitasi sebagai salah satu upaya pengembalian fungsi Terminal Balaraja. Namun penertiban angkutan dalam konteks sebagai pemeriksaan ijin dan kelayakan masih dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Hal ini disampaikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“Kalau penertiban tetap simultan jadi penertiban angkutan tapi kerangkanya bukan mereka masuk ke terminal atau tidak, hanya untuk melihat kelayakan nanti uji kir segala macam, seperti apakah sopir nya layak atau tidak dan itu didampingi oleh pihak Kepolisian hanya sebatas itu. Bukan penertiban untuk menggiring, nanti kalau sudah direhab nanti dinas menerbitkan keputusan untuk mengarahkan ke terminal itu berarti ada penindakan ada penertiban, sekarang penindakannya baru sebatas itu teknis dan kelayakan.” (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal yang sama juga disampaikan oleh Bagian Penindakan pada Seksi Pengawasan dan Pengendalian pada wawancara berikut ini:

“Kalau penindakan kita tetap ada, namun biasanya gabungan bersama pihak kepolisian, melakukan operasi gabungan sesuai dengan musim nya. Karena kita kalau melakukan penindakan harus bersama polisi tidak bisa Dinas Perhubungan melakukan penindakan sendiri. Dan penertiban pun lebih ke arah uji kelayakan nya mas. Kalau sanksi nya kita beri teguran dulu, kedua kita beri peringatan dan terakhir penindakan atau tilang. Jika surat-suratnya tidak lengkap kita kandangin angkotnya mas” (Wawancara dengan Bagian Penindakan pada Seksi Pengawasan dan Pengendalian, 28 September 2017, Pukul 10.48 WIB, di Ruang Bidang Pengendalian dan Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal ini pun diperkuat oleh Sopir Angkutan E.03 Trayek Balaraja-Kresek pada wawancara berikut ini:

“Penertiban itu biasanya dishub sama polisi, mengecek surat-surat ijin, KIR, sama ngecek mobil nya bukan ngarahin ke terminal” (Wawancara dengan Sopir Angkutan E.03 Trayek Balaraja-Kresek, 26 September 2017 pukul 15.00 WIB di depan Terminal Balaraja)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwasannya Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tetap melakukan penertiban namun dalam konteks bukan penertiban agar angkutan umum memasuki Terminal Balaraja, namun penertiban dilakukan untuk mengecek kelayakan dari angkutan umum tersebut, uji kir, serta kelayakan sopir angkutan umum yang dilakukan bersama kepolisian hal ini sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi setiap penindakan harus melibatkan pihak kepolisian. Selain itu penertiban dalam konteks menggiring sopir angkutan umum agar memasuki Terminal Balaraja akan dilakukan ketika Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang sudah menerbitkan surat keputusan (SK) mengenai penindakan yang akan mengarah ke Terminal Balaraja. Hukuman yang diberikan jika sopir tersebut melanggar peraturan atau sanksi yang diberikan adalah teguran, peringatan, dan penindakan (tilang). Namun jika sopir tersebut tidak memenuhi standar kelayakan maka akan dilakukan pengandangan angkutan (pengurungan) agar sopir tersebut harus memenuhi standar kelayakan yang berlaku setelah itu angkutan akan dikembalikan kepada sopir yang bersangkutan.

Gambar 4.5**Dinas Perhubungan Melakukan Penertiban dan Pemeriksaan Kelayakan Angkutan Umum (06 Desember 2016)**

(Sumber: Dinas Perhubungan, 2016)

Penertiban angkutan dilakukan sebagai salah satu wujud peran Dinas Perhubungan dalam melaksanakan peraturan daerah dan menjamin terlaksananya peraturan tersebut. Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pada pasal 7 ayat 1 mengatakan bahwasannya setiap kendaraan umum dalam trayek wajib memasuki terminal sebagaimana tercantum dalam kartu pegawai (kartu yang berisikan identitas kendaraan dan muat asal tujuan), selain itu dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No 10 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perhubungan pasal 125 ayat 1 disinggung mengenai ketentuan pidana terhadap pelanggaran ketentuan sebagaimana yang dimaksud pada pasal 7 ayat 1 tersebut yaitu dikenakan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000 (Lima Puluh Juta Rupiah). Namun pada pelaksanaan peraturan tersebut belum

dijalankan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, dengan tidak dilakukannya penertiban angkutan agar mengarah ke dalam Terminal Balaraja yang otomatis membuat sopir angkutan leluasa untuk berhenti disembarang tempat dan menunggu penumpang tanpa takut dikenakan sanksi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Selain peraturan yang tidak dilaksanakan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang yang merupakan sebuah pelanggaran dari peraturan daerah yang ada, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terkesan mengabaikan pelanggaran-pelanggaran tersebut tanpa adanya penindakan secara langsung selama bertahun-tahun. Dengan adanya terminal-terminal bayangan di beberapa titik keramaian yang menjadi tempat berhenti sopir angkutan umum untuk menaikturunkan penumpang. Hal tersebut dibenarkan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“adanya terminal bayangan karena mereka tidak memiliki fasilitas untuk berhenti atau parkir memang itu sebuah pelanggaran. Saat ini kita tidak bisa menyalahkan siapa-siapa tapi yang jelas Dishub berupaya melakukan yang terbaik dengan program-program kita tadi” (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal serupa juga disampaikan oleh Anggota DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Kalau terminal bayangan sih memang dari dulu ada, ketika fasilitas tidak memadai mereka pun melakukan hal yang menurut mereka baik meskipun itu melakukan pelanggaran. Namun selama ini dari Dishub pun selalu membiarkan itu” (Wawancara dengan Anggota DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 21 September 2017, Pukul 11.15 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan Sopir Angkutan Umum G.07 Trayek Kotabumi-Bitung- Balaraja yang menyatakan bahwa:

“Kita ngetem disini karena ga masuk terminal mas, disana tidak ada penumpang. Tidak pernah ada penertiban buat masuk terminal juga. Kalau penertiban paling juga razia itu sama polisi masalah surat-surat aja”.(Wawancara dengan Sopir Angkutan Umum G.07 Trayek Kotabumi-Bitung-Balaraja, 29 September 2017, Pukul 10.04 WIB di Terminal Bayangan Dekat Gerbang Tol Balaraja Barat.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut kita dapat mengetahui bahwa alasan sopir angkutan tidak memasuki terminal dan berhenti di terminal bayangan adalah karena tidak adanya fasilitas yang mendukung dan menunjang untuk melakukan kegiatan transportasi. Selain itu tidak adanya keberadaan penumpang menjadi alasan kuat untuk sopir angkutan umum tidak memasuki terminal dan memilih untuk berhenti dan menunggu penumpang di terminal bayangan dan hampir rata-rata angkutan umum trayek yang mengarah ke Terminal Balaraja berhenti di terminal bayangan tersebut. Hal ini dapat kita lihat pada gambar 4.9 berikut ini:

Gambar 4.6
Terminal Bayangan Dekat Gerbang Tol Balaraja Barat



(Sumber: Peneliti, 2017)

Selain dengan penertiban dan penindakan oleh Dinas Perhubungan, tindakan untuk mendukung pengembalian fungsi terminal adalah dengan sosialisasi mengenai adanya Terminal Balaraja oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Namun sosialisasi mengenai Terminal Balaraja juga tidak dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang sama halnya dengan program penertiban terakhir dilakukannya sosialisasi mengenai Terminal Balaraja pada tahun 2008. Hal ini juga disampaikan oleh Kasubag Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dalam wawancara berikut ini:

“Iya itu sudah lama tahun 2008, bahwa semuanya sudah diberitahu kepada sopir-sopir yang ada di tepi jalan Balaraja itu untuk masuk ke sini sudah beberapa kali. Alasan sopir itu alasan sopir pertama disini penumpang nya tidak ada, timbul kemacetan, karena kan disini juga digunakan karyawan pak kalau pagi-pagi sama PT Adis terkadang sulit kecuali akses jalan jalurnya minimal ada lintasan lain, paling tidak jangan sampe mengganggu karyawan ini kan bejubele sama karyawan seharusnya dia mencari uang jam 7.00 sampe jam 9.00 ini kan tidak bisa karena kemacetan itu”. (Wawancara dengan Kasubag Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal, 28 Agustus 2017, Pukul 11.19 WIB, di Kantor Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pernah melakukan sosialisasi Terminal Balaraja kepada sopir angkutan umum agar memasuki terminal, namun sopir angkutan memiliki alasan-alasan terkait mengapa mereka tidak memasuki Terminal Balaraja. Tidak adanya penumpang, timbulnya kemacetan terutama pada pagi dan sore hari dikarenakan banyaknya karyawan serta lokasi terminal yang berada disamping pasar menyebabkan para sopir angkutan enggan memasuki terminal. Selain alasan tersebut, kondisi fisik terminal yang sudah tidak memadai menjadi alasan sopir angkutan untuk tidak memasuki terminal karena tidak adanya pelayanan yang memadai dari pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Sosialisasi mengenai terminal yang dilakukan pada tahun 2008 dilaksanakan selama 40 hari, sosialisasi dilakukan dengan cara berkeliling dengan menggunakan mobil dan pengeras suara. Selain itu bentuk sosialisasinya adalah berupa himbauan dengan spanduk, menyiapkan rambu-rambu petunjuk dan uji coba di lapangan dengan melibatkan personil gabungan dari Dinas Perhubungan dan POLRI kepada semua angkutan penumpang dengan mengarahkan ke arah Terminal Balaraja.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berupaya untuk mengembalikan fungsi Terminal Balaraja menjadi optimal kembali dengan cara merencanakan program-program yang terpusat pada tahun 2018 yang salah satunya adalah dengan merehabilitasi Terminal Balaraja agar kondisinya jauh lebih baik dari pada sekarang. Dalam upayanya tersebut Dinas Perhubungan melakukan dialog dengan berbagai pihak terutama dengan pihak ORGANDA Kabupaten Tangerang. Hal ini

disampaikan oleh Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam wawancara sebagai berikut:

“kami sudah ada dialog dengan organda bahwa kami akan mengoptimalkan pengoperasian terminal. Mengenai penetapan dan renovasi kita sampaikan kepada organda, sudah disampaikan secara umum, tapi pada saat nya nanti kita akan mengoperasikan terminal tentunya para pengusaha angkutan organda stakeholder yang ada bahkan sopir yang ada kita sampaikan kita akan mengelola terminal harus ada sosialisasi kalau sekarang kita baru hanya berdialog berdiskusi dan organda sendiri pun setuju jadinya terminal tipe c di balaraja”. (Wawancara dengan Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 26 September 2017, Pukul 11.22 WIB, di Ruang Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang sudah melakukan dialog dengan pihak ORGANDA mengenai rencana pengoptimalisasian terminal. Rencana renovasi terminal pun sudah disampaikan kepada ORGANDA dan pihak terkait, namun belum di sampaikan secara luas artinya pihak seperti pemilik angkutan umum, sopir, dan masyarakat belum mengetahui mengenai rencana pembangunan kembali Terminal Balaraja. Dan dalam dialog itu diketahui bahwasannya pihak ORGANDA Kabupaten Tangerang setuju mengenai pembangunan kembali Terminal Balaraja dengan kategori tipe C tersebut.

Selain permasalahan tidak masuknya para sopir angkutan ke dalam Terminal Balaraja, penarikan retribusi terminal pun menjadi pembahasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Retribusi terminal yang setiap tahunnya tidak mencapai target yang sudah di tetapkan bahkan jauh sekali dari perhitungan menjadikan Kabupaten Tangerang kehilangan sebagian pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor retribusi terminal. Hal ini dapat dilihat pada tabel 4.6 berikut:

Tabel 4.6
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal
di Kabupaten Tangerang

Tahun Anggaran	PAD Sektor Retribusi Terminal			Keterangan
	Target Pendapatan	Realisasi Pendapatan	Persentase (%)	
2014	Rp. 101.000.000	Rp. 60.730.000	60,13%	Tidak Tercapai
2015	Rp. 88.000.000	Rp. 66.100.000	75,11%	Tidak Tercapai
2016	Rp. 88.000.000	RP. 64.300.000	73,07%	Tidak Tercapai

(sumber: UPT Terminal Kabupaten Tangerang 2017)

Dari tabel 4.6 tersebut dapat diketahui bahwa, realisasi penerimaan retribusi terminal di wilayah Kabupaten Tangerang pada setiap tahun tidak mencapai target pendapatan yang sudah ditetapkan. Ini mengindikasikan adanya permasalahan yang terjadi pada sektor retribusi tersebut meskipun pada tahun 2014 ke 2015 retribusi mengalami kenaikan namun pada retribusi terminal tahun 2016 mengalami penurunan kembali. Retribusi terminal merupakan salah satu sektor yang mempunyai potensi yang sangat besar di Kabupaten Tangerang karena mobilitas penduduk yang sangat tinggi terutama di wilayah Balaraja yang merupakan daerah industri menjadikan retribusi terminal salah satu sektor pendapatan asli daerah (PAD) di bagian retribusi daerah. Selain itu sektor retribusi terminal mempunyai potensi yang sangat besar jika dimanfaatkan dan dioptimalkan sebaik mungkin oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena dengan banyaknya trayek yang mengarah ke Terminal Balaraja.

Jika kita menghitung potensi retribusi yang dapat dicapai oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dapat diperoleh angka yang cukup besar dan sangat jauh dari realisasi pendapatan retribusi yang sudah didapat ditahun sebelumnya yaitu sebesar Rp. 1.494.675.000,-. Angka tersebut didapatkan dari perhitungan dengan rumus : potensi retribusi terminal = (rata-rata jumlah angkutan yang beroperasi x tarif retribusi terminal x 365 hari/tahun x intensitas angkutan pengguna terminal). Maka didapatkan potensi yang cukup besar yang bisa didapatkan di sektor retribusi terminal yaitu, potensi retribusi terminal= (1395 (75% angkutan umum yang aktif dari 1860) x Rp. 1000 x 365 hari x 3 (rata-rata angkutan memasuki terminal 3 kali setiap harinya)) maka hasilnya adalah Rp. 1.494.675.000. ini menunjukkan bahwasannya masih banyak sekali potensi retribusi terminal yang belum tergali dan perhitungan potensi tersebut peneliti lakukan hanya untuk trayek angkutan yang mengarah ke Terminal Balaraja.

Tidak tercapainya realisasi pendapatan retribusi terminal dikarenakan para sopir angkutan yang enggan untuk memasuki Terminal Balaraja membuat Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang kesulitan dalam melakukan penarikan retribusi terminal tersebut. Selain itu adanya pungutan diluar pungutan retribusi oleh beberapa pihak menyebabkan para sopir angkutan harus mengeluarkan dana yang lebih besar lagi setiap harinya. Dari data yang peneliti dapatkan bahwa adanya pungutan tersebut untuk *memback up* sopir angkutan jika terjadi penindakan oleh pihak Dinas Perhubungan dan kepolisian seperti penilangan ataupun pelanggaran lainnya. Diketahui bahwa sopir angkutan perhari membayar Rp. 4000 untuk pungutan tersebut dengan total ±400 angkutan yang membayar

pungutan dan didapatkan angka = Rp. 4000 x 400 x 365 hari/tahun = Rp. 584.000.000 angka yang begitu besar mengingat retribusi yang didapatkan oleh Dinas Perhubungan hanya 11,01 % dari pungutan liar tersebut, ini menunjukkan banyak sekali pendapatan yang hilang akibat adanya pungutan liar yang dilakukan oleh pihak –pihak tertentu. Oleh karena itu untuk mensiasati penarikan retribusi tetap berjalan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan penarikan retribusi terminal di lintasan atau di bahu-bahu jalan meskipun penarikan retribusi di bahu jalan adalah hal yang cukup beresiko bagi petugas penarik retribusi tersebut karena menyangkut ancaman keselamatan yang akan menimpa mereka saat bekerja di lapangan. Namun penarikan retribusi yang dilakukan di lintasan menjadikannya salah satu penyimpangan terhadap Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 mengenai retribusi jasa usaha yang mana menerangkan penarikan retribusi dilakukan di dalam terminal karena terkait dengan penyediaan fasilitas di lingkungan terminal. Penarikan retribusi pun dirasakan tidak layak oleh beberapa pihak karena tidak adanya *feed back* dari penarikan retribusi tersebut. Hal ini pun disampaikan oleh Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Tidak layak, tidak boleh tempat nya di lintasan dan tapi pungutannya itu tidak tepat, kalau retribusi dipungut ada feedback nya. Selain itu ada aturan aturan mengenai terminal juga harus dipenuhi oleh pihak penyelenggara terminal”. (Wawancara dengan Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 19 September 2017, Pukul 09.42 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwasannya penarikan retribusi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dapat dikatakan tidak layak, karena pungutan tersebut tidak sesuai pada tempatnya. Selain itu tidak adanya *feed back* dari pungutan retribusi pun menjadikannya salah satu poin yang harus digaris bawahi mengingat pembayaran retribusi terminal oleh sopir angkutan umum adalah sebagai bentuk pelayanan yang diterima seperti penyediaan tempat parkir, sarana, dan prasarana lainnya di lingkungan terminal. Karena tidak masuknya supir angkot kedalam terminal maka pihak Dinas Perhubungan mensiasatinya dengan melakukan penarikan retribusi diluar terminal yakni dibahu jalan yang sudah ditentukan ini adalah salah satu penyimpangan yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan mengingat seharusnya penarikan retribusi dilakukan di dalam terminal sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 mengenai retribusi jasa usaha yang mana menerangkan pada pasal 17 ayat 1 yaitu Objek Retribusi Teminal yaitu 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. Oleh karena itu pungutan retribusi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dapat dikatakan tidak sesuai dengan peran sektor publik yang mana harus dapat memastikan ketersediaan barang dan jasa publik. Karena permasalahan tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan upaya yaitu penutupan retribusi terminal, hal ini disampaikan oleh Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dalam wawancara berikut ini:

“Untuk sekarang dihentikan dulu. Untuk kedepan nya kita menunggu penetapan tipe dulu kalau sudah ada penetapan tipe baru kita pungut ini lagi. Memang target ada karena memang pada waktu itu penutupan bunyinya bukan terminal yang ditutup tapi retribusi di lintasan. penutupan ini instruksi kepala dinas dan semua aparatur yang ada di Kabupaten Tangerang karena tidak sesuai dengan aturan Peraturan Daerah penarikan di lintasan hanya ada bunyi penarikannya itu satu mengenai fasilitasnya juga harus ada pelayanannya juga harus ada kan kita ga ada fasilitas kalau dikita kan hanya di pinggiran jalan fasilitas nya makanya kemarin ditutup. Sampai saat ini masalah target mah masih ada ya masalah target tetap karena awal tahun udah masuk sampe february maret di stop tanggal 17 maret itu udah di stop. Namun berhentinya retribusi terminal kita juga ada retribusi parkir yang dulunya dikelola oleh kecamatan namun kita ambil alih sekarang” (Wawancara dengan Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal, 28 September 2017, Pukul 9.28 WIB di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal serupa disampaikan oleh anggota DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Retribusi untuk terminal udah dihentikan kayanya, tapi adalagi retribusi parkir baru mulai tahun ini” (Wawancara dengan Anggota DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 04 Oktober 2017, Pukul 10.00 WIB di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa penarikan retribusi terminal oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk saat ini telah dihentikan. Penghentian penarikan retribusi terminal dilakukan sampai adanya penetapan resmi mengenai tipe Terminal Balaraja oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang. Penghentian penarikan retribusi terminal adalah instruksi dari Kepala Dinas Perhubungan dengan alasan karena tidak sesuai dengan Peraturan Daerah yang ada, sebab penarikan retribusi dilakukan di lintasan. Selain itu juga masalah fasilitas pendukung yang tidak memadai untuk dilakukannya penarikan retribusi pun menjadi pertimbangan dalam penghentian retribusi

tersebut. Penetapan target retribusi pun sudah dilakukan oleh Dinas Perhubungan pada tahun 2017 namun karena adanya penghentian penarikan retribusi tersebut pada bulan Maret, maka uang yang sudah masuk pada bulan Januari dan Februari tetap di setorkan ke kas daerah. Selain pemungutan retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang baru dimulai pada tahun 2017 yang sebelumnya retribusi ini dikelola oleh kecamatan setempat. Hal ini dilakukan dalam upaya mengoptimalkan potensi Terminal Balaraja oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Penutupan retribusi terminal yang dilakukan di lintasan tertuang dalam sebuah surat kepada Bupati Kabupaten Tangerang yang di ajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada tanggal 27 Februari 2017 dengan nomor surat 551.22/228-Dishub/2017 dengan perihal Penutupan Retribusi Lintasan Terminal di Wilayah Kabupaten Tangerang yang berisi mengenai pernyataan bahwa retribusi terminal yang dilakukan di lintasan tidak memenuhi standar pelayanan minimum (SPM) dan belum adanya keputusan dari Bupati Kabupaten Tangerang tentang penetapan terminal tipe C maka dari itu pihak Dinas Perhubungan memutuskan untuk menghentikan kegiatan pemungutan retribusi terminal lintasan yang berada di wilayah Kabupaten Tangerang. Dengan disampainya surat tersebut pemungutan retribusi terminal dihentikan dan pemasukan dari bulan Januari-Februari telah disetorkan kepada bendahara sebesar Rp. 7.310.000,-

Berdasarkan hasil wawancara tersebut peneliti dapat diketahui bahwa Permasalahan tipe terminal juga berimbas kepada program-program yang akan ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk Terminal

Balaraja karena perbedaan tipe terminal mempengaruhi kewenangan dalam pengelolaan terminal itu sendiri karena dari keterangan informan menyatakan bahwa pelaksanaan program baru akan dilaksanakan jika status Terminal Balaraja sudah ditetapkan oleh Bupati Kabupaten Tangerang. Dari wawancara tersebut, peneliti melakukan pengecekan data melalui beberapa dokumen yaitu pada Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 02 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten Tahun 2010-2030 dan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 13 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kabupaten Tangerang Tahun 2011-2031 dan dalam peraturan tersebut tertuang bahwa pembangunan terminal tipe B di Provinsi Banten terletak di Balaraja dan Optimalisasi terminal tipe B di Balaraja.

Dengan adanya pengakuan dari pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang yang tidak mengakui bahwa Terminal Balaraja bukan tipe B atau tipe C menjadikan Terminal Balaraja menjadi simpang-siur dalam kepemilikan dan pengelolaan terminal tersebut. Ketidakjelasan tipe Terminal Balaraja juga disebabkan karena banyaknya angkutan kota dalam provinsi (AKDP) yang masuk ke dalam Terminal Balaraja meskipun mereka tidak menaik-turunkan penumpang seperti yang disampaikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“Satu sisi jika dilihat itu kan ada beberapa angkutan kota dalam provinsi (AKDP) disitu, makanya DISHUB Provinsi Banten menganggap atau mungkin mengklaim itu terminal tipe B. Tapi saya bisa mengatakan AKDP yang ada disana itu bukan rangka menaik-turun kan penumpang tapi istirahat, makanya bukan dalam fungsi terminal itu sebenarnya. Untuk sementara ini kita yang penting sudah menjelaskan kepada Provinsi bahwa itu tipe C. DISHUB Provinsi belum mengiyakan belum juga mengtidakan, tapi kita punya keyakinan seperti itu bukan berebut ya mohon maaf. Kita di terminal begitu ada UU No 23 tahun 2014 terus di

berlakukannya tahun 2015 nah 2015, 2016 kita bingung maknanya di tahun 2017 kita sudah pemantapan dan kita sudah berulang kali share dengan DISHUB Provinsi. kalau kita bukan masalah PAD, jadi kalau misalkan kita menggaris bawahi kata DISHUB di Provinsi bahwa itu ada AKDP dan terus kita katakan itu tipe B lalu Dinas Perhubungan kan identik dengan terminal, kita kan belum punya terminal yang lain kalau itu diserahkan mana terminal satu satunya.” (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa ada perbedaan pendapat antara pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Dalam hal ini kedua pihak mempunyai klaim dengan alasan masing-masing. Pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten mengklaim bahwa Terminal Balaraja adalah terminal dengan kategori tipe B karena terminal tersebut dilintasi oleh angkutan kota dalam Provinsi (AKDP). Sedangkan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang menyatakan bahwa Terminal Balaraja adalah terminal dengan kategorisasi tipe C dikarenakan meskipun ada angkutan kota dalam Provinsi (AKDP) namun para sopir angkutan tidak menaik-turunkan penumpang di terminal dan hanya sebatas istirahat saja jadi relatif tidak ada pelayanan untuk AKDP dan Terminal Balaraja dikhususkan untuk angkutan pedesaan (APDS). Kehadiran Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjadi pemicu terjadinya saling klaim Terminal Balaraja oleh kedua belah pihak. Dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah berisikan mengenai pembagian urusan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota yang mana terdapat pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan dengan sub urusan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ)

yang beberapa poin membahas mengenai pengelolaan terminal penumpang dengan Pemerintah Pusat sebagai pengelola terminal penumpang tipe A, Daerah Provinsi sebagai pengelola Terminal Penumpang tipe B dan Daerah Kabupaten/Kota sebagai pengelola terminal penumpang tipe C.

Berdasarkan wawancara tersebut, saling klaim antara pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terhadap Terminal Balaraja salah satu penyebabnya adalah masuknya angkutan kota dalam provinsi (AKDP) ke dalam terminal tersebut, hal ini memicu perdebatan karena untuk terminal dengan kategorisasi tipe C tidak dapat dimasuki oleh angkutan kota dalam provinsi (AKDP) kecuali trayek yang berada diwilayah Jabodetabek. Ada beberapa angkutan kota dalam provinsi (AKDP) yang memasuki Terminal Balaraja dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut:

Tabel 4.7
Daftar Trayek Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Terminal Balaraja

No	Kode Trayek	Trayek/Rute	Jarak (KM)	Jumlah Kendaraan
1	AKDP	Cimone-Balaraja-Kronjo	50	245
2	AKDP	Balaraja-Cikande-Kragilan	95	210
3	AKDP	Balaraja-Serang(pakupatan)	123	250
Jumlah				705

(Sumber: Peneliti, dari data yang diolah tahun 2017)

Dari tabel 4.7 tersebut kita dapat melihat bahwa ada 3 (tiga) angkutan kota dalam provinsi (AKDP) yang memasuki Terminal Balaraja. Trayek angkutan Cimone-Balaraja-Kronjo tidak menjadi masalah sebab trayek tersebut masih dalam trayek Jabodetabek, namun yang menjadi masalah adalah trayek angkutan Balaraja-Cikande-Kragilan dan Balaraja-Serang (Pakupatan) karena trayek

tersebut bukan dalam trayek Jabodetabek dan salah satunya masih masuk ke dalam Terminal Balaraja (Balaraja-Cikande-Kragilan) karena untuk angkutan trayek Balaraja-Serang (Pakupatan) lebih memilih untuk berhenti di Terminal Bayangan depan Gerbang Tol Balaraja Barat. Dari data tersebut peneliti melakukan studi dokumentasi terhadap beberapa dokumen yang memuat mengenai data trayek angkutan umum yang mengarah ke Terminal Balaraja yaitu Keputusan Bupati Tangerang Nomor 551.2/KEP.230-Huk/2012 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Jumlah Mobil Penumpang Umum Angkutan Perdesaan Kabupaten Tangerang, data trayek menuju Terminal Balaraja oleh Dewan Pimpinan Cabang Organisasi Angkutan Darat (DPC ORGANDA) Kabupaten Tangerang dan Peraturan Gubernur Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam Wilayah Provinsi Banten yang diantaranya memuat daftar trayek angkutan umum yang mengarah ke Terminal Balaraja. Dalam Keputusan Bupati Tangerang Nomor 551.2/KEP.230-Huk/2012 tidak ada trayek Balaraja-Serang (Pakupatan) namun tetap ada trayek Balaraja-Cikande. Sedangkan pada data trayek menuju Terminal Balaraja oleh Dewan Pimpinan Cabang Organisasi Angkutan Darat (DPC ORGANDA) Kabupaten Tangerang dan Peraturan Gubernur Nomor 15 Tahun 2013 trayek angkutan Balaraja-Cikande dan Balaraja-Serang (Pakupatan) termasuk kedalamnya. Ini mengindikasikan adanya ketidaksesuaian antara Keputusan Bupati dan Peraturan Gubernur yang menjadi masalah terhadap kejelasan mengenai trayek angkutan tersebut dan berimbas pula kepada kewenangan terhadap Terminal Balaraja apakah termasuk ke dalam tipe B atau C.

Fakta selanjutnya adalah mengenai penetapan status Terminal Balaraja yang tertuang pada Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 13 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah tahun 2011-2031 pada Pasal 21 Ayat 2 huruf a yang berbunyi optimalisasi terminal penumpang tipe B di Kecamatan Balaraja. Pada Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 2 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Banten Tahun 2010-2030 pasal 20 huruf b mengenai pengembangan terminal penumpang tipe B di Provinsi Banten dan Balaraja Kabupaten Tangerang termasuk ke dalam nya. Hal ini menunjukkan bahwa Bupati Tangerang dalam Peraturan Daerah nya sudah menetapkan status mengenai Terminal Balaraja yaitu tipe B. Penolakan yang terjadi dan perubahan status terminal yang akan datang merupakan salah satu usaha dari pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang agar Terminal Balaraja tetap dimiliki oleh Kabupaten Tangerang. Kekhawatiran dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang jika Terminal Balaraja menjadi milik provinsi adalah bahwa Kabupaten Tangerang tidak memiliki terminal lagi selain Terminal Balaraja. Karena dari 10 (sepuluh) terminal yang ada di Kabupaten Tangerang yang masih berfungsi adalah Terminal Balaraja. Oleh karena itu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan pemantapan di tahun 2017 mengenai penguatan status Terminal Balaraja dengan musyawarah bersama Dinas Perhubungan Provinsi Banten karena jika Terminal Balaraja pengelolaannya diambil alih oleh pihak Provinsi, Kabupaten Tangerang tidak memiliki terminal, karena Terminal Balaraja merupakan terminal satu-satunya yang masih dapat dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut peneliti dapat menarik kesimpulan sementara mengenai peran sektor publik dimensi *enabling role* yaitu pemungisian kembali Terminal Balaraja pernah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada tahun 2008 dengan cara melakukan sosialisasi dan penertiban angkutan yang berhenti disembarang tempat terutama pada titik-titik terminal bayangan. Namun hal tersebut tidak berjalan baik lantaran para sopir angkutan yang enggan untuk memasuki terminal tersebut dengan dalih fasilitas yang tidak memadai. Pada tahun berikutnya dinas perhubungan tidak lagi melakukan penertiban angkutan umum agar memasuki terminal namun penertiban hanya pada konteks pemeriksaan kelayakan angkutan umum yang dilakukan bersama-sama dengan operasi musiman dari kepolisian. Dengan anggaran yang cukup besar yang tertera pada rencana kerja (Renja) Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk penertiban angkutan namun tidak dilakukannya penertiban ini mengindikasikan adanya anggaran yang tidak dimaksimalkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Retribusi terminal yang tidak mencapai target menjadi evaluasi bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Dengan sopir angkutan yang tidak masuk ke dalam terminal Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang kesulitan dalam melakukan penarikan retribusi. Usaha yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang untuk mensiasatinya adalah dengan melakukan pemungutan retribusi di lintasan jalan namun hal tersebut bertentangan dengan Perda Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 maka pada tahun 2017 penarikan retribusi di lintasan dihentikan dan digantikan oleh retribusi parkir yang dulunya dikelola oleh kecamatan sekarang diambil alih oleh pihak Dinas

Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam upayanya untuk mengoptimalkan fungsi Terminal Balaraja sebagai tempat parkir angkutan umum.

Permasalahan saling klaim terminal antara Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dengan Dinas Perhubungan Provinsi Banten menjadikan adanya beberapa program yang sudah direncanakan untuk mengoptimalkan Terminal Balaraja tidak terlaksana karena terkait dengan kewenangan pengelolaan terminal tersebut. Munculnya kekhawatiran dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang akan aset Terminal Balaraja yang jika dibiarkan statusnya dengan tipe B maka akan diambil alih pengelolaannya oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten. Jika hal itu terjadi maka Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak memiliki terminal yang representatif untuk dikelola karena hanya Terminal Balaraja yang menjadi sumber pemasukan untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

4.4.3 *Direct Provision Of Goods and Service*

Direct provision of goods and service adalah indikator selanjutnya dari peran sektor publik menurut Jones (1993). Pada indikator ini peran sektor publik adalah ikut mengendalikan/mengawasi sejumlah proses pengadaan barang dan jasa publik serta regulasi yang ditetapkan sehingga tidak merugikan masyarakat. Selain itu indikator *directing provision of goods and service* merupakan penerapan dari salah satu fungsi manajemen yaitu fungsi pengawasan (*controlling*) yang dimaksudkan untuk mengetahui bahwa hasil pelaksanaan kebijakan dan program pengoptimalisasian Terminal Balaraja berjalan sesuai dengan rencana. Hal ini juga menyangkut tentang penentuan standar dengan membandingkan antara kenyataan dengan standar yang sebelumnya dibuat,

bahkan bila perlu mengadakan evaluasi mengenai program-program yang sudah dilaksanakan agar pada pelaksanaan program berikutnya bisa menjadi lebih baik.

Pengawasan dan evaluasi menjadi sangat penting agar menjadi perbaikan untuk program selanjutnya. Namun pengawasan dan evaluasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terhadap terminal yang ada di Kabupaten Tangerang sangatlah kurang sehingga menjadikan terminal di Kabupaten Tangerang tidak ada yang berfungsi. Hal ini juga disampaikan oleh Kasubag Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dalam wawancara berikut ini:

“Terminal di Kabupaten Tangerang dari semua sub terminal yang ada itu tidak ada yang berfungsi, sebagian ada yang dialih fungsikan sebagai pasar sebagian ada yang seperti ini tidak berdaya. Awalnya kan setiap ada pasar itu ada terminal, awalnya ini itu sub terminal, karena dulu nya itu pasar induk maka itu dibangunlah terminal minimal ada terminal tipe B, tapi sampai saat ini belum ada pernyataan bahwa ini terminal tipe B.” (Wawancara dengan Kasubag Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal, 28 Agustus 2017, Pukul 11.19 WIB, di Kantor Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa terminal di wilayah Kabupaten Tangerang tidak ada yang berfungsi dan sebagian dialih fungsikan menjadi pasar dan terminal yang lain tidak berdaya. Selain itu hal ini juga diperkuat oleh Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Di Kabupaten Tangerang itu satupun tidak ada terminal, angkutan umum di Banten paling banyak itu di Kabupaten Tangerang tapi satupun tidak ada terminal.”(Wawancara dengan Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 19 September 2017, Pukul 09.42 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa Kabupaten Tangerang tidak memiliki terminal yang representatif untuk dilintasi oleh angkutan umum, padahal angkutan umum di Provinsi Banten dengan jumlah paling banyak ada di Kabupaten Tangerang. Kebutuhan terminal di Kabupaten Tangerang sangatlah diperlukan untuk menciptakan sistem moda angkutan jalan yang baik namun pada kenyataannya kesepuluh terminal yang ada di Kabupaten Tangerang kurang berfungsi secara optimal. Hal ini menyebabkan adanya aset daerah (PAD) yang tidak dimanfaatkan dengan baik serta adanya potensi pendapatan asli daerah yang tidak dimanfaatkan dengan baik. Terminal Balaraja merupakan satu dari sepuluh terminal yang ada di Kabupaten Tangerang dengan pemanfaatan yang kurang optimal. Permasalahan yang terjadi pada Terminal Balaraja adalah para sopir angkutan yang tidak mau memasuki terminal dengan dalih kondisi terminal yang kurang baik. Hal ini disampaikan oleh Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam wawancara sebagai berikut:

“Memang mereka itu enggan masuk terminal terkait dengan kondisi terminal yang memang kurang baik untuk saat ini, sebenarnya mudah saja apabila terminal tersebut sudah di rehab ditempatkan petugas yang melayani disana nanti nanti ada pelayanan kan mereka akan mau untuk masuk ke dalam terminal.” (Wawancara dengan Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 26 September 2017, Pukul 11.22 WIB, di Ruang Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal senada pun diungkapkan oleh Siti Humairoh selaku masyarakat pengguna angkutan umum dalam wawancara berikut:

“Kondisinya tidak nyaman, banyak sampah dan baunya juga tidak sedap. Fasilitas juga tidak ada disitu, banyak preman dan masih banyak lagi yang buat masyarakat tidak mau masuk kesitu lebih baik nunggu di luar

terminal” (Wawancara dengan Siti Humairoh selaku Masyarakat, 26 September 2017, Pukul 13.00 WIB, di depan Perumahan Villa Balaraja)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa kondisi terminal yang kurang baik menyebabkan masyarakat dan sopir angkutan umum enggan untuk memasuki Terminal Balaraja, selain itu tidak adanya pelayanan di dalam terminal seperti fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang menjadi dasar penyelenggaraan terminal, menjadi faktor lain penyebab masyarakat dan sopir angkutan umum tidak mau masuk ke dalam terminal. Hal ini dapat dilihat pada gambar 4.5 berikut ini:

Gambar 4.7

Kondisi Terminal Balaraja yang Kurang Nyaman



(Sumber: Peneliti, 2017)

Berdasarkan gambar 4.5 tersebut dapat dilihat bahwasannya kondisi Terminal Balaraja terlihat kotor dan tidak nyaman dengan banyaknya tumpukan sampah yang berada di area belakang terminal. Bau yang tidak sedap tercium di area sekitar terminal ditambah lagi dengan letak terminal yang bersebelahan dengan pasar menjadikan terminal semakin kotor dengan limpahan sampah dari pasar. Kondisi bangunan terminal pun tidak terpelihara dengan baik sebagaimana terlihat pada gambar 4.6 berikut ini:

Gambar 4.8

Kondisi Terminal Balaraja yang Tidak Terawat



(Sumber: Peneliti, 2017)

Berdasarkan gambar 4.6 tersebut dapat dilihat bahwa kondisi Terminal Balaraja terlihat tidak terawat dengan banyaknya bangunan-bangunan yang sudah kumuh dan rusak. Selain itu tidak adanya fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan dalam pengoperasian terminal menjadikan Terminal Balaraja tidak memenuhi persyaratan terminal yang baik, karena

menurut Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang, terminal yang baik dan memenuhi standar penyelenggaraan terminal adalah yang memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Tidak adanya pemeliharaan bangunan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang menyebabkan kondisi bangunan terminal yang sudah tidak layak untuk dipakai. Jika kita melakukan perbandingan dengan salah satu terminal di Provinsi Banten yaitu Terminal Pakupatan yang terletak di Kota Serang akan sangat berbeda sekali kondisinya dengan Terminal Balaraja. Terminal pakupatan memiliki fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang cukup baik seperti adanya ruang tunggu penumpang, toilet, tempat ibadah, dan ruang informasi. Selain itu keadaan terminal yang bersih menjadikan Terminal Pakupatan nyaman untuk dikunjungi oleh masyarakat. Hal ini bisa dilihat pada gambar 4.7 berikut ini:

Gambar 4.9
Kondisi Terminal Pakupatan di Kota Serang



(Sumber: Peneliti, 2017)

Alasan peneliti melakukan perbandingan dengan Terminal Pakupatan di Kota Serang karena terminal tersebut memiliki fasilitas yang cukup lengkap dan terawat dengan baik sesuai dengan PM. No 132 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang dan bisa menjadi acuan untuk perbaikan Terminal Balaraja terutama mengenai fasilitas dan kebersihan terminal itu sendiri. Kondisi Terminal Balaraja yang kurang baik dan tidak adanya penerangan pada malam hari membuat Terminal Balaraja menjadi sebuah bangunan yang dimanfaatkan oleh beberapa pihak untuk melakukan hal yang tidak seharusnya. Hal ini disampaikan oleh Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“Tidak ada kemauan dari Pemerintah Daerah untuk lebih respon lagi menata ketersediaan terminal terutama Terminal Balaraja. Pemerintah daerah tidak respon terhadap permasalahan transportasi dan dibiarkan saja begini jadi sarang perjudian, jadi sarang prostitusi pada malam hari. Kondisi ini sudah lama sekali dan tidak ada renovasi, padahal menghabiskan anggaran begitu banyak untuk membuat terminal.”
(Wawancara dengan Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 19 September 2017, Pukul 09.42 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Hal serupa juga dikatakan oleh Sopir Angkutan Umum E.03 Trayek Balaraja-Kresek pada wawancara berikut ini:

“Sudah lama dibiarkan begitu saja terminalnya, kalau malam ya jadi sarang judi malah jadi sarang pelacuran disitu. Mungkin kalau dibenahi tidak bakal terjadi lagi yang seperti itu.”(Wawancara dengan Sopir Angkutan E.03 Trayek Balaraja-Kresek, 26 September 2017 pukul 15.00 WIB di depan Terminal Balaraja)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Pemerintah Daerah tidak memiliki kemauan untuk menata ketersediaan terminal sebagai sarana transportasi, terlebih lagi Terminal Balaraja yang sudah cukup lama berdiri. Dengan tidak ada respon dari Pemerintah Daerah menjadikan Terminal Balaraja sebagai bangunan yang tidak terawat dan keberadaannya pun mulai beralih fungsi menjadi sarang perjudian dan prostitusi pada malam hari. Selama berdirinya Terminal Balaraja pada tahun 2001, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak pernah melakukan renovasi terkait dengan bangunan yang sudah mulai rusak. Hal tersebut juga disampaikan oleh Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam wawancara sebagai berikut:

“Dari mulai pembangunan, awal berdiri untuk saat ini itu belum pernah direhab dan baru ada rencana pada tahun 2018”. (Wawancara dengan Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 26 September 2017, Pukul 11.22 WIB, di Ruang Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Hal serupa juga diperkuat oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“iya belum pernah di rehab, sebenarnya ada dulu feasibility study untuk pengembangan terminal ini, sudah ada kemudian nomenklatur kegiatan untuk rehab juga ada cuma itu tadi ragu-ragu itu kan karena ada UU No 23 tahun 2014, kita masih mencari identitas khawatir jika itu tipe B terus kita mau membangun susah sulit juga, sejak turunnya UU No 23 tahun 2014.” (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat diketahui bahwa Terminal Balaraja sama sekali belum pernah direhabilitasi atau direnovasi semenjak pertama kali berdiri pada tahun 2001. Rehabilitasi Terminal Balaraja pernah diagendakan dan sudah dibuatkan *feasibility study* (FS) atau studi mengenai kelayakan Terminal Balaraja, namun terkendala karena ketidakjelasan tipe Terminal Balaraja yang membuat pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak berani melakukan renovasi terminal tersebut karena terkendala dengan kewenangan pengelolaan terminal menurut UU No 23 Tahun 2014 dan khawatir jika tetap dilakukan renovasi akan menjadi temuan yang menyulitkan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Maka dari itu tiga program yang direncanakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang menjadi awal bagi pembaharuan Terminal Balaraja agar fungsi terminal tersebut menjadi optimal kembali dengan cara memperjelas identitas Terminal Balaraja melalui pengajuan surat keputusan (SK) terminal menjadi kategori tipe C, setelah itu terminal akan diberdayakan dan kemudian akan direhabilitasi semua program tersebut terpusat pada tahun anggaran 2018.

Berdasarkan hasil wawancara dan fakta di lapangan, peneliti melakukan studi dokumentasi mengenai rehabilitasi Terminal Balaraja, *Feasibility Studies* (FS) dan *Detail Engineering Design* (DED) dari beberapa dokumen diantaranya rencana kerja (Renja) dan laporan akuntabilitas kinerja (LAKIP) Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Data yang peneliti dapatkan berupa kegiatan yang tidak dilaksanakan dan anggaran yang ditetapkan pada tahun 2017. Diketahui bahwa pada tahun 2015 Kegiatan FS Terminal tipe C dengan realisasi Rp. 0,- (0,00%) dari anggaran Rp. 97.613.448,- dikarenakan berdasarkan surat

pengunduran diri No. 056/SUC-ADMIN/SPD/XII/2015 dari pihak ketiga yaitu PT. Scalarindo Utama Consult sebagai pemenang lelang dengan alasan waktu pelaksanaan yang teramat sangat pendek yaitu 45 (empat puluh lima) hari kalender. Pada tahun 2016 Anggaran untuk *Detail Engineering Design* (DED) muncul kembali senilai Rp. 199.550.000,- namun realisasi dan capaian nya 0% dan di majukan pada tahun 2017 dengan total anggaran untuk FS terminal tipe C Rp. 150.000.000,- untuk DED Terminal tipe C Rp. 200.000.000,- dan untuk rehabilitasi/pemeliharaan terminal Rp. 150.000.000,- . ini mengindikasikan bahwa pada tahun 2017 terdapat anggaran yang telah ditetapkan untuk FS, DED, dan rehabilitasi/pemeliharaan terminal namun karena terkendala dengan masalah status terminal tersebut maka anggaran tersebut tidak dapat digunakan dengan baik.

Dari beberapa wawancara sebelumnya dapat kita lihat bahwa permasalahan mengenai penetapan tipe Terminal Balaraja berimbas kepada program kerja terutama dalam hal rehabilitasi terminal tersebut. Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak ingin mengambil resiko atas pembangunan yang mereka lakukan jika ternyata Terminal Balaraja itu adalah tipe B maka dari itu mereka mengupayakan agar status Terminal tersebut menjadi tipe C. Kewenangan pengelolaan terminal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan dan UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang dapat dilihat pada tabel 4.8 berikut ini:

Tabel 4.8
Tipe dan Kelas Terminal di Indonesia

No	Tipe Terminal	Keterangan
1	Tipe A	Melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antar kota antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau, angkutan pedesaan. Pengelolaan terminal tipe A dilakukan oleh Pemerintah Pusat
2	Tipe B	Melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan pedesaan. Pengelolaan terminal tipe B dilakukan oleh Daerah Provinsi
3	Tipe C	Melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan. Pengelolaan terminal tipe C dilakukan oleh Daerah Kabupaten/Kota

(Sumber: PM No. 132 Tahun 2015 dan UU No. 23 Tahun 2014)

Jika dilihat dari pemaparan hasil wawancara dengan informan tersebut pelaksanaan pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang belum berjalan baik, hal ini juga disampaikan oleh Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang dalam wawancara berikut ini:

“iya tidak ada pengawasan apalagi pengendalian orang terminal aja kondisinya begitu. Seharusnya sekurang nya setiap lima tahun itu ada evaluasi penetapan terminal apa apa yang perlu dievaluasi terhadap terminal itu sendiri, kondisi jalan, lingkungan sekitar. Sejak berdiri pertama kali tahun 2001 tidak pernah ada evaluasi. Terminal dipake sama orang luar terminal itu pedagang, sampah berserakan ga di rawat”. (Wawancara dengan Ketua DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang, 19 September 2017, Pukul 09.42 WIB, di Kantor DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak melakukan pengawasan maupun pengendalian karena kondisi terminal yang kurang baik. Selain itu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak pernah melakukan evaluasi mengenai terminal dan lingkungan sekitar sejak pertama berdirinya Terminal Balaraja pada tahun 2001 yang dilakukan sekurang-kurangnya setiap lima tahun sekali. Hal tersebut juga disampaikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“Evaluasi tetap dilakukan setiap tahun tapi evaluasi kita lebih mengarah kepada pendapatan retribusi kalau evaluasi untuk kepegawaian itu mah suda event ya itu evaluasi personil nya. Tapi kalau evaluasi menyangkut infrastruktur sarana ya evaluasi tetep cuma ya itu kondisinya seperti itu di evaluasi bahwa belum layak gitu”. (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang selalu melakukan evaluasi setiap tahunnya, namun evaluasi tersebut lebih mengarah kepada pendapatan retribusi yang didapat oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang bukan evaluasi mengenai masalah infrastruktur yang ada. Sarana dan prasarana terminal hanya dievaluasi sepintas saja dan mendapat catatan evaluasi bahwa kondisi terminal tersebut belum layak.

Dalam hal ini Terminal Balaraja kurang mendapat perhatian dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena kondisinya yang kurang baik untuk sebuah terminal, serta ketidakjelasan tipe terminal tersebut antara tipe B dan tipe C. Namun Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berupaya mengawasi dan

memantau pembangunan terminal lain di Kabupaten Tangerang yaitu terminal dengan tipe A. Bekerja sama dengan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berupaya memiliki terminal dengan tipe A. Hal ini juga disampaikan oleh Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan sebagai berikut:

“Di Kabupaten Tangerang itu harus punya terminal tipe A kalau tipe A kan semua nya bisa masuk situ ya kan baik AKAP, AKDP, maupun APDS atau angkot sebenarnya dulu mau di bangun itu di kavling koridor Bitung Jayanti tetapi kemarin pun sebelum lebaran alhamdulillah usulan kita sudah direspon oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) tim BPTJ sudah 2 kali survey kemungkinan dia akan menerapkan di titik di Kawidaran situ yang dulu memang sudah mau kita beli tapi tiba tiba ga jadi kita beli karena kewenangan kan terhalang kan ada aturannya dari mana ente begitu jaman sekarang kan ga mudah kalau kita nawaitu nya bener juga kalau salah kan jadi temuan makanya ga jadi beli tapi kalau ada terminal tipe A kita terminal yang ada di Balaraja tetap diperbaiki tapi tentunya ya Apds tetaplah bisa masuk situ tapi entah kapan itu dibangun nah”. (Wawancara dengan Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan, 27 September 2017, pukul 10.59 WIB di Ruang Kepala Bidang Keselamatan Sarana dan Prasarana Perhubungan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan hasil wawancara dapat diketahui bahwa Kabupaten Tangerang harus memiliki terminal tipe A karena terminal dengan kategori tipe A bisa memuat jenis angkutan kota antar provinsi (AKAP), angkutan kota dalam propinsi (AKDP), dan angkutan pedesaan (APDS). Pada bulan Juli pihak Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) sudah melakukan survey sebanyak 2 (dua) kali dan menerapkan titik pembangunan terminal tipe A pada kavling koridor Bitung-Jayanti dan pembangunannya berada dititik kawasan Kawidaran. Selain itu dapat diketahui sebelum turunya Undang-undang No. 23 Tahun 2014, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pernah merencanakan akan membeli sebidang tanah di daerah tersebut untuk dibangun terminal tipe A. Namun pada

tahun berikutnya setelah disahkannya Undang-undang No. 23 Tahun 2014, niat tersebut pun dibatalkan karena menyangkut kewenangan dan aturan yang ada dalam undang-undang tersebut. Pernyataan senada pun disampaikan oleh Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam wawancara sebagai berikut:

“Terminal tipe a memang sudah merupakan keinginan kita, kita juga sudah ingin membangun. Terminal tipe a itu pusat kalau dulu tidak ada namanya kewenangan pusat belum ada aturannya. Kita sudah menganggarkan. Anggaran untuk pembebasan lahan terminal tipe a tidak kita gunakan, anggaran untuk fs (fisebility studies) sama ded juga tidak kita gunakan karena kewenangan nya ada di pusat. Namun kita pun sudah mengirimkan surat kepada pemerintah pusat melalui Bupati agar di bangun terminal tipe a di wilayah kabupaten tangerang”.(Wawancara dengan Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, 26 September 2017, Pukul 11.22 WIB, di Ruang Kasi Angkutan Orang dan Multimoda Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang).

Berdasarkan wawancara tersebut dapat diketahui bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memang sudah memiliki keinginan untuk memiliki terminal dengan tipe A. Namun karena terkendala kewenangan bahwa terminal tipe A harus dikelola oleh Pemerintah Pusat maka segala program yang sudah disiapkan terkait pembangunan terminal tipe A harus dibatalkan seperti adanya anggaran pembebasan lahan, anggaran untuk *feasibility study* (FS) dan *detail engineering design* (DED) pun tidak digunakan. Namun meski begitu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tetap akan mengupayakan berdirinya terminal tipe a di wilayah Kabupaten Tangerang dengan cara mengirimkan surat kepada pemerintah pusat melalui Bupati sebagai perantara.

Dari wawancara tersebut peneliti dapat mengambil kesimpulan mengenai dimensi *direct provision of goods and service* yaitu pihak Dinas Perhubungan

hanya melakukan evaluasi mengenai retribusi terminal saja, namun evaluasi mengenai kondisi fisik dan masalah terminal yang lain tidak menjadi bahasan utama dan hanya dinilai tidak layak. Namun dalam perannya menyediakan ketersediaan barang dan jasa publik Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang ikut mengawasi rencana pembangunan terminal tipe A yang dilaksanakan oleh Badan pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), selain itu pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang akan membangun terminal dengan tipe C di wilayah Kabupaten Tangerang.

4.5 Pembahasan

Pembahasan merupakan isi dari hasil analisis data dan fakta yang peneliti dapatkan di lapangan serta disesuaikan dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Pembahasan hasil penelitian ini dilakukan untuk memberikan penjelasan terhadap yang hasil yang diperoleh selama penelitian berlangsung. Peneliti dalam penelitian ini menggunakan teori peran organisasi sektor publik menurut Jones (1993) dalam Mashun (2008:8-9) dimana teori ini memberikan gambaran mengenai peran yang dilakukan oleh organisasi sektor publik yaitu *regulatory role*, *enabling role*, dan *direct provision of goods and service*. Ketiga indikator ini memiliki peranan penting dalam mendukung peran dari organisasi sektor publik yang mana dari setiap indikator mengandung fungsinya masing-masing agar organisasi sektor publik dapat menjalankan perannya sesuai dengan visi dan misi dari organisasi tersebut.

Selama penelitian ini berlangsung, peneliti dapat melihat bagaimana Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan daya dan upaya untuk

mengembalikan fungsi Terminal Balaraja agar menjadi optimal kembali. Namun memang dalam menjalankan perannya Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang belum dapat dikatakan optimal, bisa dilihat dari tidak adanya sosialisasi mengenai Terminal Balaraja, tidak adanya penertiban angkutan untuk memasuki Terminal Balaraja, kondisi Terminal Balaraja yang kurang baik dan sangat tidak nyaman karena banyaknya sampah yang berada disana, serta penghentian retribusi terminal oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena ketidakjelasan mengenai tipe Terminal Balaraja. Adapun pembahasan akan peneliti paparkan menggunakan teori peran organisasi sektor publik oleh Jones (1993) sebagai berikut:

Regulatory Role

Regulatory role pada indikator ini sektor publik dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berperan dalam menetapkan segala aturan yang berkaitan dengan kepentingan umum, karena tanpa ada aturan maka ketimpangan akan terjadi dalam masyarakat. Selain itu dalam indikator *regulatory role*, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan sejumlah perencanaan kebijakan, program, dan kegiatan kegiatan untuk mengoptimalkan kembali fungsi Terminal Balaraja. Ada beberapa program yang telah direncanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang diantaranya adalah pertama, penguatan status Terminal Balaraja dengan cara memperjelas status terminal tersebut menjadi terminal dengan tipe C. Kedua, memberdayakan kembali Terminal Balaraja yang sudah terbengkalai, dan ketiga merehabilitasi bangunan terminal agar layak untuk digunakan.

Program yang pertama adalah penguatan status Terminal Balaraja atau menetapkan kembali status Terminal Balaraja karena pada saat ini Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang belum melakukan penetapan secara pasti tipe Terminal Balaraja. Hal tersebut menjadi masalah ketika pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten mengklaim Terminal Balaraja adalah terminal dengan kategori tipe B. Terjadinya klaim antara pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang disebabkan karena adanya angkutan kota dalam provinsi (AKDP) yang memasuki Terminal Balaraja. Ini yang menjadi dasar kenapa Dinas Perhubungan Provinsi Banten menetapkan kategori Terminal Balaraja menjadi tipe B karena dalam Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015 tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan disebutkan kategori terminal tipe B adalah yang peran utamanya melayani trayek angkutan kota dalam provinsi (AKDP), angkutan perkotaan atau angkutan perdesaan (APDS). Selain itu penetapan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang pemerintahan daerah menjadi dasar pemicu saling klaim tersebut, karena dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 berisi perubahan kewenangan pengelolaan terminal sesuai dengan tipenya masing-masing dengan kategori terminal tipe B kewenangan pengelolaannya oleh pemerintah provinsi. Ini menjadikan harus ada aset yang diserahkan oleh pemerintah Kabupaten Tangerang berupa terminal kepada pihak Provinsi Banten jika Terminal Balaraja menjadi tipe B.

Hal tersebut menjadi dasar untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan penguatan status Terminal menjadi tipe C, karena jika kita melihat dari 10 (sepuluh) terminal yang ada di wilayah Kabupaten Tangerang dari tidak ada yang berfungsi selain Terminal Balaraja meskipun dengan kondisi yang

sudah tidak layak untuk beroperasi namun terminal tersebut menjadi satu-satunya terminal yang masih dapat dikelola oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Penguatan tipe Terminal Balaraja dilakukan Dinas Perhubungan dengan mengirimkan surat permohonan kepada Bupati Kabupaten Tangerang yang berisi mengenai permohonan penetapan tipe Terminal Balaraja menjadi terminal dengan kategori tipe C.

Program yang kedua adalah memberdayakan kembali fungsi Terminal Balaraja menjadi terminal yang berdaya guna. Pemberdayaan ini dilakukan dengan cara menggiring angkutan umum untuk memasuki Terminal Balaraja. Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang akan bekerja sama dengan Bidang Pengawasan dan Pengendalian (WASDAL), Kepolisian, Satpol PP, dan Kecamatan Balaraja untuk mendukung program-program pemberdayaan kembali Terminal Balaraja. Program yang kedua ini dilakukan setelah program pertama terlaksana karena akan lebih mudah menata kembali Terminal Balaraja dengan status yang sudah jelas. Selain itu jika Terminal Balaraja sudah ditetapkan dengan kategorisasi tipe C maka akan ada pengurangan trayek terutama trayek angkutan kota dalam provinsi (AKDP) karena terminal dengan kategori tipe C tidak melayani trayek tersebut.

Program ketiga yang direncanakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam perannya mengoptimalkan fungsi Terminal Balaraja adalah dengan cara merehabilitasi terminal tersebut. Program ketiga ini adalah salah satu program yang bersifat kontinu dari program sebelumnya. Rehabilitasi terminal akan dilakukan pada tahun 2018 demi terciptanya terminal yang representatif baik sarana, prasarana, dan pemenuhan fasilitas utama dan fasilitas

pendukung terminal sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sejak Terminal Balaraja berdiri pada tahun 2001 belum pernah dilakukan rehabilitasi atau renovasi meski sudah pernah direncanakan untuk dibuatkan *feasibility study* (FS) atau studi mengenai kelayakan Terminal Balaraja, namun terkendala karena ketidakjelasan tipe Terminal Balaraja yang membuat pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak berani melakukan renovasi terminal tersebut. Perlunya melakukan rehabilitasi Terminal Balaraja karena kondisi terminal yang sudah tidak layak untuk digunakan. Banyaknya sampah di lingkungan terminal, bangunan terminal yang sudah rusak dan tidak terpelihara, tidak adanya rambu-rambu, banyaknya bangunan liar yang tidak seharusnya berada di area terminal membuat Terminal Balaraja perlu mendapat rehabilitasi demi terciptanya terminal yang nyaman bagi pengguna terminal tersebut oleh karena itu tiga program yang direncanakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang menjadi awal bagi pembaharuan bagi Terminal Balaraja agar fungsi terminal menjadi optimal kembali.

Selain tiga program tersebut pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki program tambahan untuk mendukung kelancaran moda transportasi angkutan jalan di wilayah Kabupaten Tangerang selain merehabilitasi Terminal Balaraja yaitu dengan membuat terminal baru di daerah Cisoka dan Sepatan pada tahun 2018 mendatang.

Enabling Role

Pada indikator ini peran organisasi adalah menjamin terlaksananya peraturan atau program yang sudah ditetapkan. Implikasi pada indikator ini adalah

sektor publik diberikan kewenangan untuk melakukan penegakan hukum dalam kaitannya menjamin ketersediaan barang dan jasa publik. Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki kewenangan dalam mengatur dan menertibkan serta menjalankan peraturan yang berlaku dalam bidang perhubungan. Penertiban angkutan umum menjadi salah satu cara untuk membuat efek jera kepada sopir angkutan yang melanggar peraturan dalam bidang perhubungan. Dalam upayanya Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terakhir kali melakukan penertiban angkutan pada tahun 2008 dengan melakukan berbagai cara agar angkutan umum yang berhenti dan menunggu penumpang di dekat gerbang Tol Balaraja Barat memasuki Terminal Balaraja dengan berbagai fasilitas yang ada. Namun karena kondisi terminal yang kurang baik kondisinya serta letak terminal yang tidak strategis, maka penertiban tersebut dihentikan. Setelah tahun 2008 penertiban tidak lagi dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dengan dalih tidak adanya anggaran untuk melakukan penertiban angkutan agar memasuki Terminal Balaraja padahal jika kita melihat rencana kerja (Renja) Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang terdapat anggaran untuk melakukan penertiban angkutan hal ini mengindikasikan adanya anggaran yang tidak dioptimalkan dengan baik.

Penertiban yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang setelah tahun 2008 hanya sekedar penertiban dengan konteks mengecek kondisi kendaraan angkutan umum seperti uji kir dan kelayakan sopir angkutan umum bukan penertiban agar sopir angkutan umum memasuki Terminal Balaraja. Selain itu penertiban angkutan umum tersebut dilakukan bersama-sama dengan operasi musiman yang diselenggarakan oleh pihak Kepolisian. Padahal jika kita merujuk

kepada Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Pasal 7 Ayat 1 mengatakan bahwasannya setiap kendaraan umum dalam trayek wajib memasuki terminal sebagaimana tercantum dalam kartu pegawai (kartu yang berisikan identitas kendaraan dan muat asal tujuan), selain itu dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang No. 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Pasal 125 Ayat 1 disinggung mengenai ketentuan pidana terhadap pelanggaran ketentuan sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 7 Ayat 1 tersebut yaitu dikenakan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,- (Lima Puluh Juta Rupiah). Namun implementasi peraturan daerah tersebut sepertinya belum dilakukan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Untuk penindakan atau sanksi yang diberikan untuk sopir angkutan yang melanggar ketentuan operasi seperti tidak lengkapnya surat-surat dan ijin trayek akan mendapatkan teguran, peringatan dan penindakan (tilang) serta pengandangan angkutan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Selain dengan penindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang, sosialisasi juga diperlukan untuk mendukung pengembalian fungsi Terminal Balaraja. Namun sama halnya dengan penertiban, sosialisasi mengenai Terminal Balaraja pun dilakukan terakhir pada tahun 2008. Sosialisasi mengenai terminal yang dilakukan pada tahun 2008 dilaksanakan selama 40 hari, sosialisasi dilakukan dengan cara berkeliling dengan menggunakan mobil dan pengeras suara. Selain itu bentuk sosialisasinya adalah berupa himbauan dengan spanduk, menyiapkan rambu-rambu petunjuk dan uji coba di lapangan dengan melibatkan personil gabungan dari Dinas Perhubungan

Kabupaten Tangerang dan POLRI kepada semua angkutan penumpang dengan mengarahkan ke arah Terminal Balaraja. Namun meski sosialisasi dan penertiban sudah dilakukan para sopir angkutan masih enggan memasuki Terminal Balaraja dengan berbagai alasan yaitu tidak adanya penumpang, timbulnya kemacetan terutama pada pagi dan sore hari dikarenakan banyaknya karyawan serta lokasi terminal yang berada disamping pasar menyebabkan para sopir angkutan enggan memasuki terminal. Selain alasan tersebut, kondisi fisik terminal yang sudah tidak memadai menjadi alasan sopir angkutan untuk tidak memasuki terminal karena tidak adanya pelayanan yang memadai dari pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Retribusi terminal adalah salah satu hal yang harus disoroti ketika berkaitan dengan pelaksanaan peraturan atau program Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena retribusi terminal tertuang dalam Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 mengenai retribusi jasa usaha. Permasalahan retribusi terminal yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berimbas dari tidak masuknya angkutan penumpang ke dalam Terminal Balaraja yang menjadikan sulitnya mengambil retribusi terminal. Oleh karena itu Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang mensiasatinya dengan melakukan penarikan retribusi terminal di lintasan jalan atau bahu jalan tempat angkutan umum melintas. Namun penarikan retribusi yang dilakukan di lintasan menjadikannya salah satu penyimpangan terhadap Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 mengenai retribusi jasa usaha yang mana menerangkan penarikan retribusi dilakukan di dalam terminal karena terkait dengan penyediaan fasilitas di lingkungan terminal. Penarikan retribusi pun

dirasakan tidak layak oleh beberapa pihak karena tidak adanya *feed back* dari penarikan retribusi tersebut. Maka dari itu pada tahun 2017 Dinas Perhubungan mengirimkan Penutupan retribusi terminal yang dilakukan di lintasan tertuang dalam sebuah surat kepada Bupati Kabupaten Tangerang yang di ajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada tanggal 27 Februari 2017 dengan nomor surat 551.22/228-Dishub/2017 dengan perihal Penutupan Retribusi Lintasan Terminal di Wilayah Kabupaten Tangerang yang berisi mengenai pernyataan bahwa retribusi terminal yang dilakukan di lintasan tidak memenuhi standar pelayanan minimum (SPM) dan belum adanya keputusan dari Bupati Kabupaten Tangerang tentang penetapan terminal tipe C maka dari itu pihak Dinas Perhubungan memutuskan untuk menghentikan kegiatan pemungutan retribusi terminal lintasan yang berada di wilayah Kabupaten Tangerang. Selain penutupan retribusi terminal, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melakukan pengambil alihan pengelolaan retribusi parkir yang pada tahun sebelumnya dikelola oleh kecamatan setempat namun pada tahun 2017 dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang. Hal ini adalah salah satu upaya untuk mengoptimalkan fungsi Terminal Balaraja sebagai fasilitas parkir bagi sopir angkutan umum.

Permasalahan saling klaim terminal antara Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dengan Dinas Perhubungan Provinsi Banten menjadikan adanya beberapa program yang sudah direncanakan untuk mengoptimalkan Terminal Balaraja tidak terlaksana karena terkait dengan kewenangan pengelolaan terminal tersebut. Munculnya kekhawatiran dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang akan aset Terminal Balaraja yang jika dibiarkan statusnya dengan tipe B maka

akan diambil alih pengelolaannya oleh Dinas Perhubungan Provinsi Banten. Jika hal itu terjadi maka Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang tidak memiliki terminal yang representatif untuk dikelola karena hanya Terminal Balaraja yang menjadi sumber pemasukan untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Direct Provision Of Goods and Service

Peran sektor publik adalah ikut mengendalikan/mengawasi sejumlah proses pengadaan barang dan jasa serta regulasi yang ditetapkan sehingga tidak merugikan masyarakat. Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang memiliki tugas mengawasi program-program serta mengevaluasinya agar program tersebut dapat berjalan baik pada periode berikutnya. Dalam kaitannya dengan Terminal Balaraja, pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang kurang berjalan dengan baik karena kondisi terminal yang buruk, tidak berfungsinya seluruh terminal yang ada di Kabupaten Tangerang, serta ketidakjelasan tipe terminal tersebut antara tipe B dan tipe C. Selain itu evaluasi terhadap Terminal Balaraja dilakukan setiap tahun namun pembahasannya bukan mengenai kondisi fisik yang sudah tidak layak, kinerja pegawai, dan terminal bayangan tetapi hanya mengenai pendapatan retribusi terminal.

Di sisi lain Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berupaya mengawasi dan memantau pembangunan terminal lain di Kabupaten Tangerang yaitu terminal dengan tipe A. Bekerja sama dengan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), yang sudah melakukan survey sebanyak 2 (dua) kali dan menerapkan titik pembangunan terminal tipe A pada kavling koridor Bitung-Jayanti dan pembangunannya berada dititik kawasan Kawidaran.

Tabel 4.9
Ringkasan Hasil Pembahasan

Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang		Keterangan
Teori Peran Sektor Publik menurut Jones (1993) dalam Mashun (2009)		
Dimensi	Hasil Penelitian	
<i>Regulatory Role</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perencanaan kebijakan dan program utama Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam upayanya untuk mengoptimalkan kembali fungsi Terminal Balaraja yaitu: <ul style="list-style-type: none"> • Penguatan status Terminal Balaraja menjadi tipe C • Memberdayakan kembali Terminal Balaraja • Merehabilitasi Terminal Balaraja 2. Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang bekerjasama dengan pihak Kepolisian, Satpol PP, dan Kecamatan Balaraja dalam upaya memfungsikan kembali Terminal Balaraja 3. Program rehabilitasi Terminal Balaraja akan dilakukan pada tahun 2018 setelah status Terminal Balaraja ditetapkan oleh Bupati Kabupaten Tangerang. 4. Pembuatan terminal Baru di Kabupaten Tangerang yaitu di daerah Cisoka dan Sepatan 5. Usulan perubahan Terminal Balaraja menjadi taman parkir pernah masuk ke dalam agenda Dinas Tata Ruang dan Bangunan namun dihapuskan kembali 6. Koordinasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang saat pembuatan program perhubungan tidak berjalan baik, stakeholder hanya diikutkan pada program yang sifat nya umum, bahkan hanya dijadikan tamu saat perencanaan sebuah program. 	<p style="text-align: center;">Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada Dimensi <i>Regulatory Role</i> belum berjalan baik pada periode 2016 dan 2017 karena program baru akan berjalan pada tahun 2018.</p>

<p><i>Enabling Role</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemungisian terminal sudah dilakukan pada tahun 2008 2. Penertiban angkutan untuk memasuki Terminal Balaraja terakhir kali dilakukan pada tahun 2008 3. Sosialisasi mengenai Terminal Balaraja terakhir dilakukan pada tahun 2008 4. Pada tahun 2016 dan 2017 tidak dilakukan penertiban maupun sosialisasi mengenai Terminal Balaraja 5. Penertiban yang dilakukan pada tahun berikutnya (sesudah tahun 2008) hanya dalam konteks pemeriksaan surat-surat, uji kir, kelayakan sopir. 6. Penertiban dilakukan secara musiman bergabung bersama dengan Kepolisian 7. Tidak adanya sanksi yang tegas dari Dishub kepada sopir angkutan yang melanggar peraturan. 8. Dishub melakukan pembiaran terhadap terminal bayangan 9. Retribusi yang dilakukan di lintasan telah ditutup dengan dikirimkannya surat oleh Kepala Dinas Perhubungan Kepada Bupati Tangerang. 10. Pengelolaan retribusi parkir oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang 11. Permasalahan saling klaim Terminal Balaraja antara Dinas Perhubungan Provinsi Banten dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang karena ketidakjelasan tipe terminal 	<p>Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada Dimensi <i>Enabling Role</i> belum berjalan baik karena dalam menjalankan perannya Dinas Perhubungan memiliki beberapa kendala serta banyak upaya yang tidak dilakukan oleh Dishub pada tahun 2016 dan 2017</p>
<p><i>Direct Provision of Goods and Service</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dari 10 (Sepuluh) terminal di wilayah Kabupaten Tangerang hanya Terminal Balaraja yang masih berfungsi 	<p>Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang pada</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Evaluasi Terminal Balaraja hanya pada evaluasi retribusi terminal sedangkan kondisi fisik terminal tidak di evaluasi setiap tahunnya 3. Kendala yang dihadapi oleh Dishub antara lain karena sopir angkutan menolak untuk memasuki Terminal Balaraja karena terkait fasilitas dan tidak adanya penumpang. 4. Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang berupaya mengawasi pembangunan terminal tipe A di wilayah Kabupaten Tangerang. 5. Belum adanya pengajuan rehabilitasi Terminal Balaraja kepada Dinas Tata Ruang dan Bangunan Kabupaten Tangerang. 	<p>Dimensi <i>Direct Provision of Goods and Service</i> belum berjalan baik karena banyak aspek pada dimensi ini yang belum dilakukan oleh Dishub.</p>
--	--	--

(Sumber: Peneliti, 2017)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan temuan di lapangan, maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang belum berjalan dengan baik. Peran yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang sesuai dengan teori yang digunakan yaitu peran organisasi sektor publik oleh Jones (1993) dalam Mashun (2009:8-9) yang berupa program-program terkait dengan pemungisian kembali Terminal Balaraja, pelaksanaan program, mengawasi dan mengevaluasi program yang telah dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

Dalam dimensi *regulatory role*, Peran yang belum berjalan dengan baik ini dikarenakan masih terdapat permasalahan-permasalahan diantaranya mengenai program-program yang akan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang mengenai pemungisian Terminal Balaraja yang baru dilaksanakan pada tahun 2018 karena adanya masalah saling klaim terminal tersebut dengan pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten.

Pada dimensi *Enabling Role*, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang belum melakukan upaya yang berarti untuk mengoptimalkan fungsi Terminal Balaraja, pemberhentian retribusi terminal oleh Dinas Perhubungan, sopir angkutan dan masyarakat yang enggan memasuki Terminal Balaraja, kondisi

Terminal Balaraja yang tidak nyaman serta tidak adanya fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Pada dimensi *Direct Provision of Goods and Service* Dinas Perhubungan belum melakukan evaluasi yang menyeluruh terhadap Terminal Balaraja. Evaluasi yang dilakukan hanya permasalahan retribusi terminal, kondisi fisik terminal dan kinerja dari UPT Terminal tidak menjadi pembahasan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan mengenai Peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang, maka peneliti mencoba untuk memberikan saran-saran mengenai hasil penelitiannya agar dapat membantu pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dalam mengoptimalkan fungsi Terminal Balaraja, sebagai berikut:

1. Pemerintah Kabupaten Tangerang dan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang harus menyelesaikan permasalahan Terminal Balaraja dengan Dinas Perhubungan Provinsi Banten dengan cara melakukan koordinasi dan melakukan audiensi terkait dengan permasalahan tipe terminal dan pengelolaannya karena jika permasalahan itu terus berlanjut maka Terminal Balaraja akan terus terbengkalai.
2. Penataan kembali Terminal Balaraja oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang melalui rehabilitasi terminal dengan pembangunan kembali, penambahan fasilitas utama seperti ruang tunggu penumpang, fasilitas pengelolaan lingkungan hidup, pusat informasi, papan pengumuman, fasilitas

pengawas keselamatan, ruang penitipan barang, tempat berkumpul darurat dan fasilitas penunjang seperti fasilitas penyandang cacat, ibu hamil dan menyusui, fasilitas keamanan, fasilitas peribadatan, fasilitas kesehatan, fasilitas *ram check* yaitu toilet, area merokok, ATM, fasilitas pertokoan, serta menyediakan anggaran untuk perawatan pengelolaan terminal pada tahun anggaran 2018.

3. Memasang rambu-rambu penunjuk arah ke Terminal Balaraja serta penambahan personel seksi pengawasan dan pengendalian dari Dinas Perhubungan di sekitar terminal bayangan atau tempat sopir angkutan biasa menunggu penumpang untuk menghalau masuk sopir angkutan agar tidak berhenti di terminal bayangan dan masuk ke dalam Terminal Balaraja.
4. Melakukan evaluasi terkait dengan Terminal Balaraja mengenai kelayakan (*feasibility studies*), penetapan lokasi terminal antara Dinas Perhubungan, UPT Terminal, pihak DPC ORGANDA serta DPRD Kabupaten Tangerang.
5. Kembali melakukan sosialisasi kepada sopir angkutan umum dan Organda mengenai angkutan umum apa saja yang harus memasuki Terminal Balaraja, retribusi terminal, retribusi parkir dan sanksi bagi yang melanggar peraturan tersebut tidak hanya dengan berkeliling menggunakan pengeras suara namun dengan cara menggunakan media luar ruang seperti baliho, spanduk, brosur/pamflet, melalui media elektronik seperti radio dan melalui media online/media sosial serta sosialisasi secara langsung atau mengadakan audiensi kepada sopir angkutan umum dan Organda.
6. Dinas perhubungan Kabupaten Tangerang bekerjasama dengan pihak Kepolisian dalam melakukan penindakan atau pemberian sanksi secara tegas

berupa penilangan, pidana kurungan atau denda sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perhubungan kepada sopir angkutan yang berhenti di terminal bayangan dan menggerakkan sopir angkutan umum untuk masuk ke dalam Terminal Balaraja.

7. Jika Terminal Balaraja tidak direhabilitasi, peneliti merekomendasikan agar Terminal Balaraja dialihfungsikan menjadi ruang terbuka hijau (RTH).
8. Peneliti merekomendasikan untuk penelitian selanjutnya agar mengeksplor mengenai terminal bayangan yang berada di wilayah Kabupaten Tangerang dan pungutan liar yang sering terjadi di kawasan tersebut.
9. Peneliti merekomendasikan untuk penelitian selanjutnya agar mengambil topik mengenai pengalihan aset terminal dari Kabupaten/Kota kepada pihak Provinsi terkait dengan pengelolaan terminal tipe B yang tertuang dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, John W. 2010. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Dwiyanto, Agus. 2008. *Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Irawan, Prasetya. 2006. *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Depok : Fisip UI
- Ichsan, M., Supriyono, B., & Muluk, M.R.K. 2006. *Variasi Cakupan Peran Pelayanan Publik Pemerintahan Daerah*. Malang: Bayu Media.
- Mahsun, Mohammad. 2009. *Pengukuran Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta. BPFE
- Moleong, Lexy. J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 2008. *Teori-teori Psikologi Sosial*. Jakarta : Rajawali Press
- Satori, Djam'an dan Aan Komariah. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Soekanto, Soerjono. 2006. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung : CV Alfabeta.
- _____. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*. Bandung : CV Alfabeta.
- Sumaryadi, I Nyoman. 2010. *Sosiologi Pemerintahan (Dari Perspektif Pelayanan, Pemberdayaan, Interaksi, dan Sistem Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia)*. Bogor: Galia Indonesia
- Sutarto. 2006. *Dasar-dasar Organisasi*. Jakarta: Rajawali Press.
- Thoha. 2003. *Perilaku Organisasi, Edisi Pertama, Cetakan Keempat Belas*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Winardi, J. 2003. *Teori Organisasi dan Pengorganisasian*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Dokumen:

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Sarana dan Lalu Lintas Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Peraturan Gubernur Banten Nomor 15 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Wilayah Provinsi Banten

Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 tentang Penyelenggaraan Perhubungan

Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha

Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 8 Tahun 2010 tentang Organisasi Perangkat Daerah Kabupaten Tangerang

Peraturan Daerah Nomor 05 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha

Data Trayek Menuju Terminal Balaraja DPC ORGANDA Kabupaten Tangerang

Keputusan Bupati Tangerang Nomor 551.2/Kep.230-Huk/2012 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Jumlah Mobil Penumpang Umum Angkutan Perdesaan Kabupaten Tangerang

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang Revisi 2013-2018

Rencana Kerja (Renja) Dinas Perhubungan 2017

Banten dalam Angka 2016

Kabupaten Tangerang dalam angka 2016

Perhubungan Komunikasi dan Informatika dalam Angka tahun 2015

Sumber Lain:

Rohyadi, Muhamad. 2015. Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 05 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha (Studi Kasus Penarikan Retribusi Angkutan Umum Terminal Balaraja). Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Ilmu Administrasi Negara : Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Mariah. 2013. Evaluasi Peraturan Daerah Kabupaten Tangerang Nomor 10 Tahun 2007 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan (Studi Kasus Penyelenggaraan Terminal Balaraja). Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Ilmu Administrasi Negara: Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Wirasata, Putu. 2010. Analisis Pengukuran Kinerja RSUD TG. Uraan Provinsi Kepulauan Riau Dengan Metode *Balanced Scorecard*. Tesis. Fakultas Ekonomi Program Magister Perencanaan Dan Kebijakan Publik: Universitas Indonesia.

[http:// bkd.jogjaprov.go.id/detail/optimalisasi-pelayanan-publik/295](http://bkd.jogjaprov.go.id/detail/optimalisasi-pelayanan-publik/295) (Diakses pada tanggal 3 Juni 2017 pukul 19.00 WIB)

<http://katakota.com/kondisi-terminal-sentiong-di-kecamatan-balaraja-miris/> (Diakses pada tanggal 5 September 2017 pukul 17.00 WIB)