

SKRIPSI

**STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENERTIBAN  
TERMINAL BAYANGAN DI KOTA PALOPO**

IFAN PUPUH PRATAMA

Nomor Stambuk : 105640170212



**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
2019**

**STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENERTIBAN  
TERMINAL BAYANGAN DI KOTA PALOPO**

Skripsi  
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memproleh Gelar  
Sarjana Ilmu Pemerintahan



Disusun dan Diajukan Oleh  
**IFAN PUPUH PRATAMA**  
Nomor Stambuk: 105640170212

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
2019**

## PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Strategi Dinas Perhubungan Dalam Penertiban  
Terminal Bayangan Di Kota Palopo

Nama Mahasiswa : Ifan Pupuh Pratama

Nomor Stambuk : 105640170212

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Menyetujui:

Pembimbing I



**Dr. H. Muhammadiyah, MM**

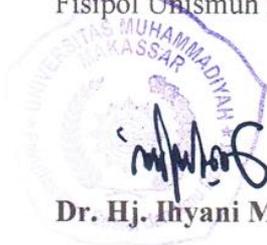
Pembimbing II



**Handam, S.Ip, M.Si**

Mengetahui:

Dekan  
Fisipol Unismuh Makassar



**Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si**

Ketua Jurusan  
Ilmu Pemerintahan



**Dr. Nuryanti Mustari, S.IP, M.Si**

### PENERIMAAN TIM

Telah diterima penerimaan TIM penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan surat Keputusan/Undangan Menguji Ujian Skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 0013/FSP/A.3-VIII/1/40/2019 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana (S1) dalam Program Studi Ilmu Pemerintahan di Makassar pada hari Selasa, 26 Februari 2019.



## ABSTRAK

**IFAN PUPUH PRTAMA, 2019 Strategi Dinas Perhubungan Dalam Penertiban Terminal Bayangan di Kota Palopo** (Dibimbing oleh Muhammadiyah dan Handam)

Penelitian ini bertujuan untuk: 1) Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam pembenahan terminal bayangan. 2) Untuk mengetahui keterlibatan personil keamanan dan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam penertiban terminal bayangan. 3) Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam pembenahan administrasi retribusi dalam penertiban terminal bayangan. Jenis penelitian ini kualitatif dengan penentuan informan melalui teknik *purposive sampling* dengan kriteria Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko, sopir 3 orang dan penumpang 2 orang. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi. Data yang diperoleh dalam penelitian ini dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif dengan tahapan mereduksi data, mendisplay data dan penarikan kesimpulan. Teknik pengabsahan yaitu *member check*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) Tidak terawatnya terminal merupakan akar dari masalah munculnya terminal bayangan maka dari itu Dinas Perhubungan Kota Palopo melakukan serangkaian tahap pembenahan mulai dari peningkatan kebersihan, penertiban kelompok-kelompok masyarakat yang berkecimpung di dalamnya, termasuk pedagang kaki lima (PKL) dan penjual asongan, serta pemantapan sarana dan prasarana demi kenyamanan penumpang. Selain itu masalah penumpukan angkutan umum dapat terselesaikan dengan memindahkan terminal di dua tempat dengan tujuan angkutan umum lebih terorganisir dan dapat meminimalisir angkutan umum ilegal. 2) Pelibatan personil keamanan sangat diperlukan dalam menertibkan terminal bayangan karena dalam hal penugasan Dinas Perhubungan Kota Palopo dibatasi oleh peraturan perundang-undangan. Pelibatan personil keamanan banyak membantu ketika penertiban secara langsung bersama Dinas Perhubungan Kota Palopo karena banyak dari pelaku pelanggaran adalah anggota keamanan itu sendiri dan tak kalah pentingnya penindakan secara langsung berupa denda administratif dan penarikan surat-surat pengemudi sangat efektif dalam penertiban terminal bayangan. 3) Administrasi retribusi merupakan faktor yang dapat memicu maladministrasi yang dapat merugikan pundi-pundi keuangan daerah. Retribusi ilegal di terminal yang alokasinya tidak jelas dapat menjadi masalah bagi penumpang dan pengguna kendaraan untuk itu Dinas Perhubungan melakukan pembinaan terhadap aparat terminal dan memantau secara rahasia untuk mengetahui adanya maladministrasi di kalangan pelaku-pelaku yang bertugas di terminal.

**Kata Kunci: Dinas Perhubungan, Terminal Bayangan**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala Tuhan pencipta langit dan bumi beserta isinya karena atas limpahan rahmat dan rezekiNyalah sehingga penulis bias menyelsaikan skiripsinya dengan judul “Strategi Dinas Perhubungan dalam Penertiban Terminal Bayangan di Kota Palopo”. Salam dan taslim semoga tercurah atas junjungan Nabi Muhammad SAW sebagai pembawa lentera dalam menjalankan kehidupan sehari-hari.

Di untaian kalimat terima kasih pertama saya berikan kepada Alm. dan Almh. Kakek dan Nenek saya yang telah banyak memberikan cinta dan kasih sayangnya serta motivasi kepada saya dalam menjalankan kehidupan. Kalian telah tiada tapi yakinlah bahwa kalian tetap hidup dalam sanubari saya, semoga kalian tenang di alam sana. Aamiin ya Robbal Aalamiin.

Terima kasih kepada keluarga besar saya khususnya kepada kedua orang tua saya Harimina dan Lalu Abdul Muluk atas segala dukungan berupa doa, perhatian, cinta dan kasih sayangnya yang telah kalian berikan kepada saya serta saudara-saudara saya khususnya adik tercinta Indra Pupuh Sutawijaya yang selalu memberikan semangat.

Terima kasih kepada pihak kampus Universitas Muhammadiyah Makassar, Bapak Dr. H. Abd. Rahman Rahim selaku rektor Universitas Muhammadiyah Makassar, Ibu Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, Bapak Andi Luhur Prianto S.Ip, M.Si selaku Pembantu Dekan II dan Ibu Dr.

Nuryanti Mustari, S.Ip, M.Si selaku ketua jurusan Ilmu Pemerintahan fakultas Ilmu social dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar serta segenap dosen dan jajaran staf Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah banyak membantu selama saya menjalani proses perkuliahan.

Terima kasih kepada Bapak Dr. Muhammadiyah, MM dan Bapak Handam, S.Ip, M.Si selaku pembimbing I dan II yang telah banyak memberikan pengetahuan berupa saran dan masukan selama penulis mengerjakan skripsi.

Terima kasih kepada keluarga besar Amnan Arsyad dan Ny khususnya kepada Idar Wahyuni Amnan yang telah banyak membantu dengan sabar selama penulis mengerjakan skripsi.

Terima kasih kepada “sodara kawan” saya Taufik, Rezki, Fahmi, Rahim, Bota, Odhy, Naten, Meegie, Ferry yang telah teruji kesetiaannya dalam menemani saya dalam suka maupun duka selama ini.

Terima kasih kepada pimpinan dan seluruh staf jajaran Dinas Perhubungan Kota Palopo serta seluruh pihak yang telah memberikan izin dan kerjasamanya selama proses penelitian. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada pembacanya walaupun penulisan skripsi ini jauh dari kata sempurna karena kesempurnaan. Wassalam.

Makassar, 22 Februari 2019

**Ifan Pupuh Pratama**

## DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Pengajuan.....	i
Halaman Persetujuan.....	ii
Halaman Penerimaan Tim.....	iii
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah .....	iv
Abstrak .....	v
Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi .....	vii
Daftar Tabel .....	viii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>8</b>
A. Konsep Strategi .....	8
B. Pengertian Penertiban.....	16
C. Terminal .....	18
D. Konsep Retribusi.....	22
E. Konsep Angkutan Umum.....	25
F. Kerangka Pikir .....	28
G. Fokus Penelitian .....	30
H. Deskripsi Fokus Penelitian.....	30
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>31</b>
A. Waktu dan Lokasi Penelitian .....	31
B. Jenis dan Tipe Penelitian.....	31
C. Sumber Data.....	32
D. Informan.....	32
E. Teknik Pengumpulan Data.....	34
F. Teknik Analisis Data.....	34
G. Pengabsahan Data .....	36
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>38</b>
A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Palopo.....	38
1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Palopo.....	38
2. Profil Umum Dinas Perhubungan Kota Palopo.....	40
3. Tujuan dan Sasaran.....	41
4. Tugas Pokok dan Fungsi .....	42
5. Tugas Kelembagaan Dinas Perhubungan Kota Palopo .....	44
6. Visi dan Misi .....	52
7. Struktur Organisasi.....	53

B. Hasil Penelitian dan Pembahasan.....	54
1. Pembenahan Terminal.....	54
2. Pelibatan Personil Keamanan.....	60
3. Pembenahan Administrasi Retribusi Terminal .....	63
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	68
A. Kesimpulan .....	68
B. Saran.....	69
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	71



**DAFTAR TABEL**

	Halaman
Tabel 2.1 Informan Penelitian.....	33
Tabel 4.1 Daftar Nama aparatur Terminal Dangerakko.....	62
Tabel 4.2 Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal.....	6



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi 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 tanggung jawab 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 dengan lancar maka akan timbul kemudahan dalam berlalu lintas di daerah tersebut. Sistem transportasi harus 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.

Propinsi Sulawesi Selatan khususnya kota Palopo adalah salah satu kota madya yang cukup strategis dalam upaya pengembangan ekonomi nasional yang perlu didukung dengan adanya jalur pergerakan secara nasional maupun internasional baik melalui transportasi darat, laut maupun udara. Hal ini perlu dilakukan guna mempromosikan dan membesarkan potensi andalan yang ada, jaminan investasi yang mantap, serta penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang dapat melayani pola pergerakan barang dan atau orang dengan aman, nyaman dan lancar. Dalam melakukan transportasi manusia membutuhkan alat atau sering disebut dengan sarana transportasi. Komponen transportasi hanya ada tiga kelompok besar, yaitu jalan dan terminal (sebagai tempat berlangsungnya aktivitas transportasi), kendaraan (alat angkut bagi pelaku pergerakan) serta sistem pengelolaan (manajemen transportasi yang berfungsi untuk mensinergikan keseluruhan komponen yang terlibat dalam aktivitas transportasi). Dalam membantu dalam kegiatan mobilitas angkutan umum, diperlukan tempat yang bertujuan untuk naik dan turunnya penumpang yaitu terminal.

Terminal merupakan salah satu fasilitas utama yang memiliki peran penting dalam sistem transportasi. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 pengertian terminal adalah prasarana transportasi jalan

untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Seiring dengana berjalannya waktu fungsi terminal lebih dari hanya sekedar tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Aktivitas dalam terminal tidak hanya berupa perpindahan moda angkutan saja, tetapi juga merupakan tempat bongkar muat penumpang, tempat berkumpul penumpang dan kendaraan, beristirahat bahkan sebagai tempat menyimpan kendaraan (jangka pendek) dan perbaikan kendaraan (kerusakan ringan).

Di Kota Palopo sendiri terdapat terminal Dangerakko yang merupakan terminal tipe C terletak di Jalan Kelapa. Dengan adanya terminal Dangerakko tersebut diharapkan dapat memfasilitasi masyarakat dalam melakukan kegiatan transportasi, namunkondisi terminal kurang efektif, aman dan nyaman serta mengurangi estetika menyebabkan pengguna jasa transportasi memilih untuk tidak melakukan aktifitas di terminal utama.

Sarana dan prasarana angkutan umum yang tidak teratur menyebabkan kerancauan jasa transportasi yang sebagian besar lebih memilih untuk membentuk terminal bayangan sebagai tempat yang dianggap lebih nyaman dan lebih praktis bagi para penggunanya. Keberadaan terminal bayangan yang dianggap bagi para penggunanya sebagai layanan jasa transportasi yang lebih efektif dan efisien justru angkutan antarmoda yang ada di kota Palopo tidak berjalan dengan baik dan menjadi persoalan tersendiri yang sulit ditangani oleh Pemerintah Kota Palopo.

Terminal bayangan adalah tempat mangkal angkutan untuk mencari penumpang, tempat pemberhentian di luar perencanaan pemerintah dan merupakan inisiatif pengguna, pengemudi dan calo.

Beberapa tahun ke belakang dalam melakukan aktifitasnya banyak angkutan umum yang seharusnya berhenti di dalam terminal dan memarkirnya di areal parkir pada setiap trayeknya namun lebih banyak melakukannya di luar terminal dan di beberapa titik yang dijadikan terminal bayangan. Hal ini menyebabkan pemanfaatan terminal utama tidak lagi di jadikan sebagai fungsi utama dari terminal itu sendiri.

Maraknya terminal bayangan di Kota palopo merupakan salah satu masalah sosial yang melanggar ketentuan lalu lintas dan memunculkan kesan bahwa terminal bayangan lebih nyaman bagi pelaku kendaraan umum. Adapun ruas jalan ataupun trotoar yang dijadikan sebagai terminal bayangan sangat mengganggu bagi pengguna jalan yang lain dan arus lalu lintas yang bisa saja memicu kecelakaan lalu lintas.

Pengguna jasa terminal bayangan memberikan dampak penurunan jumlah penumpang di kawasan Terminal Dangerakko Kota Palopo. Sebagian besar dari mereka lebih memilih terminal bayangan sebagai simpul pemberangkatan dan menurunkan penumpang. Terminal bayangan tidak hanya menguntungkan bagi penumpang dan sopir angkutan umum tetapi juga di jadikan lahan bisnis bagi kelompok-kelompok tertentu dan hal inilah yang menyebabkan betapa menguatnya terminal bayangan terjadi dari waktu ke waktu.

Adanya terminal bayangan menimbulkan masalah perkotaan baik menyangkut penataan ruang penyediaan fasilitas pelayanan kota maupun manajemen perkotaan. Pesatnya pertumbuhan sosial di Kota Palopo menimbulkan perkembangan kota yang semakin cepat, hal ini berpengaruh terhadap permintaan jasa transportasi semakin tinggi namun hal itu berbanding terbalik dengan kesadaran terhadap hukum yang mengatur tentang lalu lintas.

Dinas Perhubungan Kota Palopo sebagai stakeholder dianggap mampu memeberikan solusi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya demi terwujudnya tata ruang yang kondusif sesuai dengan pertuaran perundang-undangan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Palopo mempunyai strategi-strategi untuk menertibkan terminal bayangan mulai dari pembenahan terminal, hubungan dengan aparat keamanan serta penertiban adminstrasi retribusi terminal

Berdasarkan permasalahan di atas penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “Strategi Dinas Perhubungan Dalam Penertiban Terminal Bayangan di Kota Palopo”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana upaya pembenahan terminal yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam penertiban terminal bayangan?
2. Bagaimana upaya pelibatan personil keamanan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam penertiban terminal bayangan?

3. Bagaimana upaya pembenahan administrasi retribusi terminal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam penertiban terminal bayangan?

### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian untuk:

1. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam pembenahan terminal bayangan.
2. Untuk mengetahui keterlibatan personil keamanan dan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam penertiban terminal bayangan.
3. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam pembenahan administrasi retribusi dalam penertiban terminal bayangan.

### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan atau manfaat sebagai berikut:

#### **1. Manfaat Akademis**

Melalui penelitian ini diharapkan bisa menambah pengetahuan atau wawasan tentang upaya-upaya apa saja yang dilakukan oleh Dishub serta keterlibatan personil keamanan dalam penertiban terminal bayangan.

#### **2. Manfaat Praktis**

- a. Bagi Dishub: sebagai masukan agar jauh lebih baik lagi dalam mencari solusi dalam menertibkan terminal bayangan.

- b. Bagi penulis: dapat memberikan tambahan wawasan mengenai bagaimana strategipenertibanyang dilakukan oleh dishubserta keterlibatan personil keamanan dalam penertiban terminal bayangan.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Konsep Strategi

Strategi dibuat oleh pengambil keputusan (administrasi negara) untuk menentukan langkah yang tepat dalam penyelesaian masalah yang dihadapi. Strategi yang dibuat harus diimplementasikan dalam penyelesaian masalah sehingga tolak ukur strategi akan dapat diukur dari implementasinya.

Hax dan Majluf dalam Salausu (2006:100-101), mencoba menawarkan rumusan yang komprehensif tentang strategi sebagai berikut:

- a. Strategi ialah suatu pola keputusan yang konsisten, menyatu dan integral;
- b. Menentukan dan menampilkan tujuan organisasi dalam artian sasaran jangka panjang, program bertindak dan prioritas alokasi sumber daya;
- c. Menyeleksi bidang yang akan digeluti atau akan digeluti organisasi;
- d. Mencoba mendapatkan keuntungan yang bertahan lama, dengan memberikan respon yang tepat terhadap peluang dari ancaman lingkungan eksternal organisasi dan kekuatan serta kelemahannya;
- e. Melibatkan semua tingkat hirarki dari organisasi.

Defenisi di atas menyatakan bahwa strategi menjadi suatu kerangka yang fundamental dalam organisasi sehingga organisasi memiliki arahan dan tujuan serta dapat menyesuaikan diri terhadap lingkungan yang berubah. Hal ini membuat

organisasi memiliki kekuatan untuk dapat mencapai tujuan yang telah dirumuskan dengan strategi organisasi.

Mc. Nichols dalam Salusu (1996:101) “strategi ialah suatu seni menggunakan kecakapan dan sumber daya suatu organisasi untuk mencapai sasarannya melalui hubungannya yang efektif dengan lingkungan dalam kondisi yang paling menguntungkan”.

Chandler (1962:13), mengatakan bahwa “strategi adalah tujuan jangka panjang dari suatu perusahaan, serta pendayagunaan dan alokasi semua sumber daya yang penting untuk mencapai tujuan tersebut”.

Porter (1985), strategi merupakan alat yang sangat penting untuk mencapai keunggulan bersaing”. Sedangkan Leonard, Chrastensen dan Guth (1965) mengatakan bahwa “strategi merupakan alat untuk menciptakan keunggulan bersaing, dengan demikian salah satu fokus strategi adalah memutuskan apakah bisnis tersebut harus ada atau tidak ada.

Hamel dan Prhalad (1995) “strategi merupakan tindakan yang bersifat *incremental* (senantiasa meningkat) dan terus-menerus dan dilakukan berdasarkan sudut pandang tentang apa yang diharapkan oleh pelanggan-pelanggan di masa depan.

Siagian (2004:15), menyatakan bahwa “strategi adalah rangkaian keputusan dan tindakan mendasar yang dibuat oleh manajemen puncak dan diimplementasikan oleh seluruh jajaran suatu organisasi dalam rangka pencapaian tujuan organisasi tersebut.

Kedua pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa strategi merupakan kerangka dasar organisasi dengan menggunakan sumber daya yang ada dalam organisasi untuk mencapai tujuan tertentu, selalu berinteraksi dengan lingkungan untuk mendapatkan hubungan yang menguntungkan. Strategi yang dibuat harus menyesuaikan dengan lingkungan yang berubah sehingga strategi menjadi fleksibel untuk diterapkan dalam lingkungan.

Pengambilan keputusan dilakukan oleh pengambil keputusan yang memiliki peranan yang penting dalam menentukan kebijakan. Pengambilan keputusan harus tepat sasaran untuk dapat menyelesaikan permasalahan yang terjadi. Pengambilan keputusan strategi menjadi hal yang penting untuk dilakukan dalam penyelesaian permasalahan. J. Salusu (2006:47) bahwa “pengambilan keputusan ialah proses memilih suatu alternatif cara bertindak dengan metode yang efisien sesuai situasi. Proses itu untuk menemukan dan menyelesaikan masalah organisasi”.

### **1. Tingkat-Tingkat Strategi**

Tingkat-tingkat strategi menurut Higgins dalam Salusu (2006:101), yaitu sebagai berikut:

#### **a. *Corporate Strategy***

Strategi ini berkaitan dengan misi organisasi, sehingga sering disebut *grand strategy* yang meliputi bidang yang digeluti oleh suatu organisasi. Bagaimana misi itu dijalankan juga penting. Ini memerlukan keputusan-keputusan

strategik dan perencanaan strategik yang selayaknya juga disiapkan oleh setiap organisasi.

b. *Business Strategy*

Strategi pada tingkat ini menjabarkan bagaimana merebut pasaran di tengah masyarakat. Strategi ini dimaksudkan untuk dapat memperoleh keuntungan-keuntungan strategik yang sekaligus mampu menunjang berkembangnya organisasi ke tingkat yang lebih baik.

c. *Functional Strategy*

Strategi ini merupakan strategi pendukung dan untuk menunjang suksesnya strategi lain. Ada tiga jenis strategi fungsional yaitu:

1. Strategi fungsional ekonomi yaitu mencakup fungsi-fungsi yang memungkinkan organisasi hidup sebagai suatu kesatuan ekonomi yang sehat, antara lain yang berkaitan dengan keuangan, pemasaran, sumber daya, penelitian dan pengembangan;
2. Strategi fungsional manajemen, mencakup fungsi-fungsi manajemen, yaitu *planning, organizing, implementing, controlling, staffinh, leading, motivating, communicating, decision making, represnting* dan *integrating*;
3. Strategi isu strategik, fungsi utamanya ialah mengontrol lingkungan, baik situasi lingkungan yang sudah diketahuinya maupun situasi yang belum diketahui atau yang sudah berubah.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa tingkay-tingkat strategi merupakan tahap-tahap bagaimana perencanaan yang

dilakukan organisasi dalam mencapai tujuan organisasi melihat dengan respon masyarakat atas kerja, misi organisasi dan bagi para organisasi swasta untuk mencari keuntungan serta strategi pendukung suksesnya strategi itu sendiri.

## 2. Tipe-Tipe Strategi

Tipe-tipe strategi menurut Kootendalam Salusu (2006:105-105) yaitu sebagai berikut:

### 1. *Corporate Strategy* (Strategi Organisasi)

Strategi ini berkaitan dengan perumusan misi, tujuan, nilai-nilai dan inisiatif-inisiatif strategi yang baru. Pembatasan-pembatasan diperlukan yaitu mengenai apa yang dilakukan dan untuk siapa.

Andrews (1980:18-19) *corporate strategy* adalah strategi yang disusun dalam suatu bisnis, ketika perusahaan akan bersaing dengan cara mengubah *distinctive competence* menjadi *competitive advantage*.

### 2. *Resource Support Strategy* (Strategi Pendukung Sumber Daya)

Strategi sumber daya ini memusatkan perhatian pada memaksimalkan sumber-sumber daya esensial yang tersedia guna meningkatkan kualitas kinerja organisasi. Sumber daya itu dapat berupa tenaga, keuangan, teknologi dan sebagainya.

Dessler dalam Edi Sutrisno (2011:5) “manajemen sumber daya manusia sebagai kebijakan dan praktik menentukan aspek manusia atau sumber daya manusia dalam posisi manajemen, termasuk merekrut, menyaring, melatih,

memberi penghargaan dan nilai”. Sedangkan Umar dalam Sunyoto (2013:4) “manajemen sumber daya manusia adalah suatu perencanaan, pengorganisasian, dalam penggerakan dan pengawasan atas pengadaan, pengembangan, kompensasi, pengintegrasian, pemeliharaan, dan pemutusan hubungan kerja dengan maksud untuk pencapaian tujuan organisasi perusahaan secara terpadu”.

### **3. Perumusan Strategi**

Menurut Tripomo (2005:28) mengatakan perumusan strategi sebagai berikut:

1. Analisis arah, yaitu untuk menentukan visi-misi tujuan jangka panjang yang ingin dicapai organisasi.
2. Analisis situasi, yaitu tahapan untuk membaca situasi dan menentukan kekuatan-kelemahan-peluang-ancaman yang akan menjadi dasar perumusan strategi.
3. Penetapan strategi, yaitu tahapan untuk identifikasi alternatif dan memilih strategi yang akan dijalankan organisasi.

Menurut Hunger dan Wheelen (2003:17) dalam perumusan strategi ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu sebagai berikut:

#### **1. Misi**

Misi adalah tujuan atau alasan mengapa organisasi hidup. Misi yang disusun dengan baik dengan mendefinisikan tujuan dasar.

## 2. Tujuan

Tujuan adalah hasil akhir aktifitas perencanaan. Tujuan merumuskan apa yang diselesaikan dan kapan akan diselesaikan.

## 3. Strategi

Merupakan rumusan perencanaan komperhensif tentang bagaimana perusahaan akan mencapai misi dan tujuannya. Strategi akan memaksimalkan keunggulan kompeteti dan meminimalkan keterbatasan bersaing.

## 4. Kebijakan

Kebijakan menyediakan pedoman luas untuk pengambilan keputusan organisasi secara keseluruhan.

Berdasarkan penjelasan di atas, amak dapat disimpulkan bahwa perumusan strategi meupakan proses penyusunan langkah-langkah ke depan yang dimaksudkan untuk membangun visi dan misi organisasi, menetapkan tujuan strategis dan keuangan serta merancang strategi untuk mencapai tujuan organisasi.

## **4.Implementasi Strategi**

Menurut Wheelen dan Hunger (2003) implementasi strategi merupakan sejumlah total aktivitas dan pilihan yang dibutuhkan untuk dapat menjalankan sebuah perencanaan strategis. Implementasi strategi merupakan proses berbagai strategi dan kebijakan berubah menjadi tindakan melalui pengembangan program, anggaran dan prosedur. Implementasi merupakan kunci sukses manajemen strategis.

Menurut Salusu (2006), implementasi strategi merupakan seperangkat kegiatan yang dilakukan berdasarkan suatu keputusan yang prosesnya terarah dan terkoordinasi serta melibatkan sumber daya. Griffin mengatakan bahwa metode yang digunakan untuk mengoperasionalkan atau melaksanakan strategi dalam organisasi.

Menurut Amirullah (2015:89) implementasi strategi adalah suatu tindakan dari pengelolaan bermacam-macam sumber daya organisasi dan manajemen yang mengarahkan dan mengendalikan pemanfaatan dari sumber daya perusahaan.. Implementasi strategi diperlukan untuk memerinci secara lebih tepat dan jelas bagaimana sesungguhnya pilihan strategi yang telah diambil direalisasikan. Implementasi strategi yang berhasil sangat tergantung pada keahlian dan kemampuan serta keterampilan manajer.

Menurut Higgins dalam Salusu (2006:435), ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam implementasi strategi yaitu sebagai berikut:

1. Perencanaan Integral dan Sistem Pengendalian

Sasaran yang ingin dicapai oleh strategi, dijabarkan secara rinci maka dari itu dibuatkan perencanaan antara dan perencanaan operasional. Perencanaan antara (program) adalah penghubung antara sasaran-sasaran strategi dan perencanaan operasional. Program ini mencakup ruang lingkup yang luas, waktu yang memadai cukup komprehensif dan memiliki rincian detail. Perencanaan operasional adalah menerjemahkan perencanaan antara ke dalam rencana yang pasti yaitu kegiatan yang memberi hasil yang diinginkan.

Anggaran yang merupakan kunci dari keberhasilan perencanaan operasional, biasanya disebut rencana operasional keuangan dan rencana pembiayaan.

## 2. Kepemimpinan, Motivasi dan Sistem Komunikasi

Gaya kepemimpinan memegang peranan sentral dalam menggerakkan karyawan menuju sukses. Para manajer hendaknya mampu memberikan motivasi kepada jajaran kepegawaian jika ingin maju. Selain itu sistem komunikasi yang dimiliki harus baik guna mencapai tujuan yang ingin dicapai.

## 3. Manajemen Sumber Daya Manusia dan Kultur Organisasi

Komponen implementasi biasanya ditangani oleh bagian personalia dalam organisasi yang memiliki dua fungsi utama. Pertama, menempatkan karyawan yang sekaligus mencakup perencanaan personil, perekrutan, saringan, pelatihan dan orientasi. Kedua, berfungsi apabila karyawan sudah mulai bekerja yang mencakup pelatihan dan pengembangan, penyediaan kompensasi dan motivasi, jaminan kesehatan dan keselamatan kerja, evaluasi pengendalian, perbaikan produktivitas dan perbaikan komunikasi dalam organisasi.

Berdasarkan beberapa ahli di atas, maka dapat disimpulkan bahwa implementasi strategi merupakan sekumpulan atau seperangkat kegiatan yang dilakukan dalam bentuk pelaksanaan-pelaksanaan kegiatan dengan memanfaatkan sumber daya yang ada dalam rangka tujuan organisasi.

## **B. Pengertian Penertiban**

Penertiban dalam pemanfaatan ruang adalah usaha atau kegiatan untuk mengambil tindakan agar pemanfaatan ruang sesuai rencana dapat terwujud.

Kegiatan penertiban dapat dilakukan dalam bentuk penertiban langsung dan penertiban tidak langsung. Penertiban dilakukan melalui mekanisme penegakan hukum yang diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan penertiban tidak langsung dilakukan dalam bentuk sanksi disinsentif antara lain, melalui pengenaan retribusi secara progresif atau membatasi penyediaan sarana dan prasarana lingkungannya.

Bentuk-bentuk pengenaan sanksi yang berkenaan dengan penertiban antara lain:

1. Sanksi administratif, dikenakan atas pelanggaran penataan ruang yang berakibat pada terhambatnya pelaksanaan program pemanfaatan ruang. Sanksi dapat berupa tindakan pembatalan izin dan pencabutan hak.
2. Sanksi perdata, dikenakan atas pelanggaran penataan ruang yang berakibat terganggunya kepentingan seseorang, kelompok orang, atau badan hukum. Sanksi dapat berupa tindakan pengenaan denda atau ganti rugi.
3. Sanksi pidana, dikenakan terhadap pelanggaran penataan ruang yang berakibat terganggunya kepentingan umum. Sanksi dapat berupa tindakan penahanan dan kurungan.

Kebijakan penertiban adalah:

1. Mengintensifkan upaya penertiban secara tegas dan konsisten terhadap kegiatan yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang dan atau tidak berijin secara bertahap

2. Mengefektifkan fungsi Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dan Satuan Polisi Pamong Praja dalam menertibkan pelanggaran pemanfaatan ruang dan penertiban gangguan ketertiban umum.
3. Mendayagunakan masyarakat, instansi teknis dan pengadilan secara proporsional dan efektif untuk menertibkan pelanggaran pemanfaatan ruang.
4. Menyusun dan menerapkan peringkat sanksi administratif dan fiskal yang sesuai/tepat/efektif untuk setiap pelanggaran rencana tata ruang secara konsisten.
5. Menerapkan prinsip ketidaksesuaian penggunaan yang rasional dalam penertiban pemanfaatan ruang, yaitu kegiatan yang sudah ada dan berijin tetapi tidak sesuai rencana tata ruang dapat tetap diteruskan dengan ketentuan:
  - a. Dilarang mengubah fungsi dan mengubah/memperluas bangunan yang ada, kecuali sesuai fungsi dalam rencana tata ruang.
  - b. Apabila ijin habis, maka fungsi dan ketentuan harus mengikuti peruntukan yang ada dalam rencana tata ruang atau ketentuan teknis yang ditetapkan.

### **C. Terminal**

Pengertian terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai ke tujuan kahir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoprasian sistem arus angkutan

penumpang dan barang, di samping juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang (Departemen Perhubungan, 1996). Menurut Morlok (1995:269)“terminal adalah titik pertemuan penumpang dan barang yang memasuki serta meninggalkan suatu sistem transportasi tetapi juga merupakan prasarana dan biaya yang besar dan titik kemacetan yang terjadi”. Warpani (2002:8-9) “pada hakikatnya terminal merupakan titik simpul dari sistem jaringan angkutan fungsi utamanya sebagai tempat pelayanan umum untuk naik turunnya penumpang dan bongkar muat barang, tempat pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda angkutan

Sesuai dengan fungsinya sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai. Berdasarkan tuntutan tersebut maka suatu terminal harus mampu menampung, menata dan mengendalikan serta melayani semua kegiatan penumpang maupun barang sehingga semua kegiatan yang ada pada terminal dapat berjalan lancar, tertib, teratur, aman dan nyaman.

### **1. Fungsi Terminal**

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat Bina Sistem Prasarana (Departemen Perhubungan, 1996) fungsi terminal pada dasarnya dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal yaitu:

#### **1. Penumpang**

Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda yang lain., tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi dan lain-lain)

## 2. Pemerintah

Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.

## 3. Operator Angkutan Umum

Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

## 2. Klasifikasi Terminal

Berdasarkan kriteria masing-masing maka terminal dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Departemen Perhubungan, 1996):

### 1. Berdasarkan Peranannya

Terminal dibedakan atas 2 (dua) berdasarkan peranannya, yaitu:

- a. Terminal primer adalah terminal untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang mencakup kawasan regional

- b. Terminal sekunder adalah terminal untuk pelayanan penumpang dan barang (jasa angkutan) yang bersifat lokal atau melengkapi kegiatan terminal primer.

## 2. Berdsarkan Fungsinya

Ada 3 (tiga) jenis terminal yang dibedakan atas fungsinya yaitu:

- a. Terminal utama adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut:
  - a) Berfungsinya sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak jauh dan volume tinggi.
  - b) Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 8 ton/unit angkutan atau 40 penumpang/unit angkutan.
- b. Terminal Madya adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut:
  - a) Berfungsi sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak dan volume sedang.
  - b) Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 5 ton/unit angkutan atau 20 penumpang/unit angkutan.
- c. Terminal cabang adalah tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut:

- a) Sebagai alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang dalam jarak pendek dan volume kecil.
- b) Bongkar muat lebih kecil atau sama dengan 2,5 ton/unit angkutan atau 10 penumpang/unit angkutan.

Selain itu terminal juga harus mempunyai fasilitas penunjang seperti:

1. Toilet
2. Tempat ibadah
3. Kantin kios
4. Ruang pengobatan
5. Ruang informasi dan pengaduan
6. Telepon umum
7. Taman

Untuk tipe terminal yang berbeda, maka fasilitas-fasilitas yang harus disediakan juga memiliki perbedaan, baik itu dalam hal kualitas maupun kuantitasnya.

#### **D. Konsep Retribusi**

Penetapan jenis retribusi jasa umum dan retribusi perizinan tertentu untuk daerah propinsi dan daerah kabupaten/kota disesuaikan dengan kewenangan daerah masing-masing sebagaimana diatur dalam perundang-undangan. Begitu juga dengan ketentuan retribusi jasa usaha untuk daerah kabupaten/kota dilakukan

sesuai dengan jasa/pelayanan yang diberikan oleh daerah masing-masing. Menurut Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembiayaan atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah.

Tarif retribusi di Kota Palopo diatur dalam perda No. 4 Tahun 2012 bahwa tarif retribusi adalah jumlah yang harus dibayar oleh orang pribadi atau badan atas penggunaan jasa atau pelayanan yang disediakan oleh pemerintah daerah.

Menurut Siahaan (2010:455-456) “pada prinsipnya pungutan retribusi yang harus dibayar oleh si penerima manfaat harus sama dengan nilai dari manfaat yang diterimanya”. Besarnya retribusi yang terutang oleh orang pribadi atau badan yang menggunakan jasa atau perizinan tertentu dihitung dengan cara mengalikan tarif retribusi dengan penggunaan jasa.

Sedangkan menurut Josef Riwu Kaho (2010) pengertian retribusi secara umum adalah pembayaran-pembayaran kepada negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa negara atau merupakan iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa baik secara langsung dapat ditunjuk. Paksaan di sini bersifat ekonomis karena siapa saja yang tidak merasakan jasa baik dari pemerintah, dia tidak dikenakan iuran itu.

Dari pendapat di atas terlihat bahwa karakteristik retribusi adalah:

- a. Retribusi dipungut berdasarkan peraturan perundang-undangan
- b. Pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu

- c. Adanya prestasi langsung dari negara kepada individu pembayar retribusi berupa jasa
- d. Uang hasil retribusi digunakan bagi pelayanan umum berkaitan dengan retribusi yang bersangkutan
- e. Pelaksanaannya dapat dipaksakan, bersifat ekonomis

Menurut Ahmad Yani (2002:56) jenis retribusi daerah meliputi:

- a. Retribusi jasa umum adalah retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan
- b. Retribusi jasa usaha adalah jasa yang disediakan oleh pemerintah dengan menganut prinsip komersial karena pada dasarnya dapat pula disediakan oleh sektor swasta
- c. Retribusi perizinan tertentu adalah retribusi atas kegiatan tertentu pemerintah daerah dalam rangka pemberian izin kepada orang pribadi atau badan yang dimaksudkan untuk pembinaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan atas kegiatan pemanfaatan ruang, penggunaan sumber daya alam, barang, prasarana, atau fasilitas tertentu, guna melindungi kepentingan umum dan menjaga kelestarian lingkungan.

Pada penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi didasarkan pada kebijaksanaan daerah dengan

memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat dan aspek keadilan.

### **E. Konsep Angkutan Umum**

Menurut Warpani (1990) angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal angkutan umum biaya angkutan menjadi beban bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan umum menjadi sangat murah.

Menurut Bangun (1998) angkutan umum adalah publik transport adalah semua jenis transportasi yang supply untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya. Dilihat dari jenis kendaraannya angkutan terbagi atas dua yaitu angkutan umum dan angkutan penumpang, fungsi sarana angkutan adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Kebutuhan akan angkutan tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*) maka bermunculan bermacam-macam kendaraan sebagai alat angkut.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Adapun klasifikasinya adalah sebagai berikut:

1. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel
2. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan
3. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran
4. Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum
5. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas:
  - a. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan
  - b. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek
6. Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.
7. Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:
  - a. Izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek
  - b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek

- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat
- d. Kewajiban di atas tidak berlaku untuk pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans dan pengangkutan jenazah

8. Kewajiban perusahaan angkutan umum antara lain:

- a. Perusahaan angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang
- b. Perusahaan angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan
- c. Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan
- d. Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya
- e. Pengemudi kendaraan bermotor umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika penumpang dan atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan

- f. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan
- g. Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang

#### **F. Kerangka Pikir**

Strategi merupakan pendekatan secara keseluruhan yang berkaitan dengan pelaksanaan gagasan, perencanaan dan eksekusi sebuah aktivitas dalam kurun waktu tertentu. Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan, Informasi dan Komunikasi yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota. Terminal Bayangan merupakan terminal liar yang mengangkut barang dan jasa di luar dari terminal yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah.

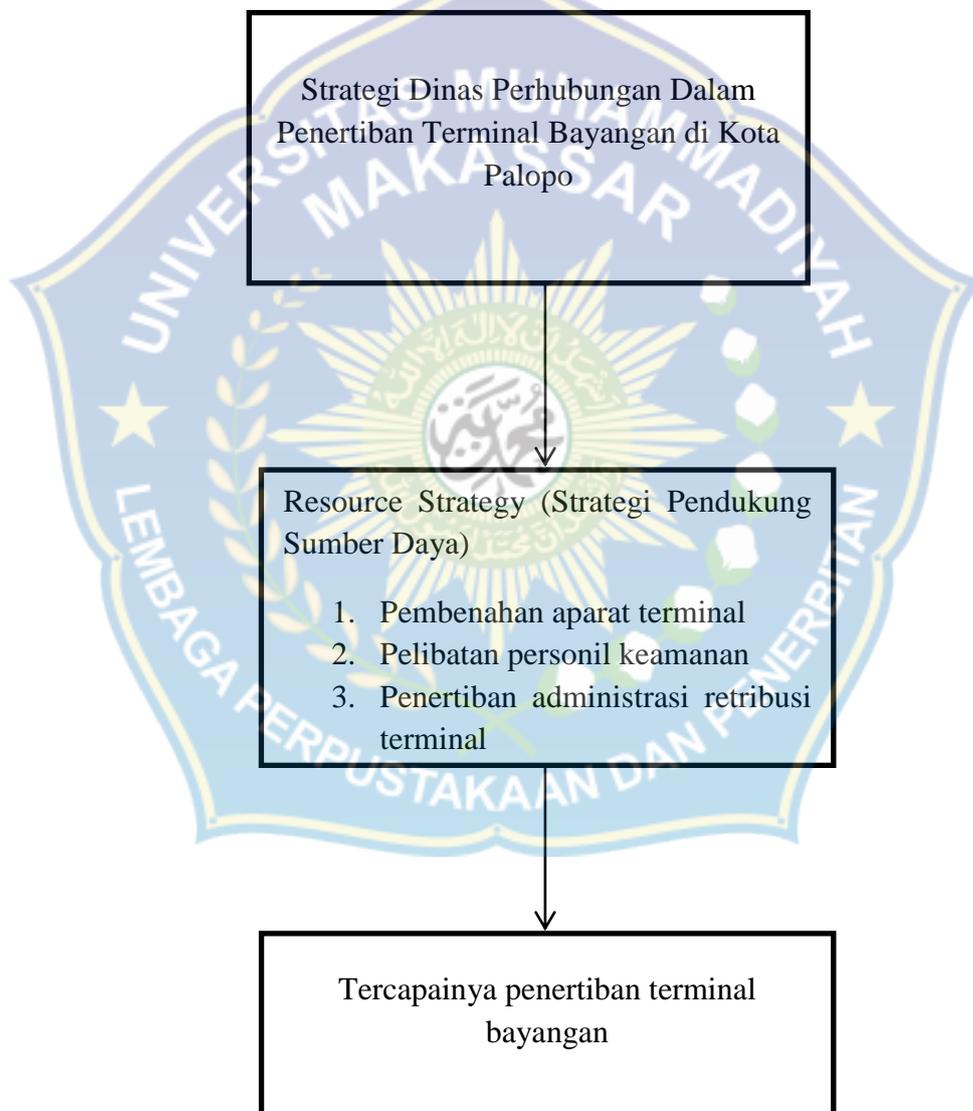
Salah satu tujuan dishub Kota Palopo adalah mewujudkan penertiban perhubungan darat yang tertib, nyaman sesuai peraturan perundang-undangan. Strategi-strategi pengelolaan terminal tentu sangat dibutuhkan untuk mencapai tujuan yaitu menghapuskan terminal bayangan.

Pengelolaan terminal merupakan hal yang terpenting yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo. Rancangan visi dan misi dalam penertiban

terminal bayangan mulai dari pembenahan petugas terminal, pelibatan personil keamanan serta penertiban administrasi retribusi adalah hal substansial dalam mencapai tujuan.

Untuk lebih jelasnya, di bawah ini terdapat gambaran mengenai bagan kerangka pikir yaitu sebagai berikut:

#### Bagan Kerangka Pikir



### **G. Fokus Penelitian**

Dalam penelitian ini ada beberapa strategi pendukung sumber daya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo, yaitu:

1. Pembedaan aparat terminal
2. Pelibatan personil keamanan
3. Penertiban administrasi retribusi terminal

### **H. Deskripsi Fokus Penelitian**

Berdasarkan fokus penelitian maka dapat ditemukan deskripsi fokusnya, yaitu:

1. Pembedaan aparat terminal merupakan pembentukan proses kinerja pengelola terminal oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo untuk menghasilkan kerja di lapangan yang lebih baik.
2. Pelibatan personil keamanan merupakan kerjasama Dinas Perhubungan Kota Palopo dengan pihak kepolisian untuk melihat dan mengamankan oknum-oknum yang sulit mematuhi ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan baik itu pengelola terminal maupun supir-supir yang mengambil penumpang bukan pada terminal utama.
3. Penertiban administrasi retribusi terminal merupakan pembedaan sistem retribusi bagi supir maupun pengantar penumpang masuk terminal yang menggunakan kendaraan bermotor.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Waktu dan Lokasi Penelitian**

Waktu dalam penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 29 Desember 2018 sampai dengan 7 Februari 2019. Lokasi penelitian dilaksanakan di kantor Dinas Perhubungan Kota Palopo, Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko Kota Palopo dan titik lokasi terminal bayangan dengan penelitian strategi dinas perhubungan dalam penertiban terminal bayangan di Kota Palopo.

#### **B. Jenis dan Tipe Penelitian**

1. Jenis penelitian yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode kualitatif mempunyai berbagai sudut pandang teori yang mampu membantu penganalisaan yang lebih konkret kepada fenomena yang terjadi, dikarenakan kajiannya adalah realitanya masyarakat selalu berkembang lebih aktif, yang tidak mudah untuk diketahui ukurannya karena bukan cuma sebatas angka-angka. Oleh karena itu penelitian ini harus lebih dikaji dan diamati secara mendetail dan itu tak sebatas penelitian kualitatif, penelitian ini sangat tergantung pada kuantifikasi data. Penelitian ini mencoba memahami apa yang dipikirkan oleh masyarakat terhadap suatu fenomena.
2. Tipe penelitian yang digunakan peneliti adalah tipe deskriptif analisis yang dimaksud tipe penelitian deskriptif adalah penelitian yang ditujukan sebagai penggambaran realita dengan pendapat yang benar. Penelitian ditujukan

untuk memperoleh informasi tentang keadaan suatu peristiwa yang ada, yang sesuai dengan realita yang terjadi saat penelitian. Tujuan penelitian deskriptif ini ialah membuat pengertian secara struktur, aktual dan akurat mengenai fakta-fakta.

### **C. Sumber Data**

1. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari hasil wawancara yang diperoleh dari narasumber atau informan yang dianggap berpotensi dalam memberikan informasi yang relevan dan sebenarnya di lapangan.
2. Data sekunder adalah sebagai data pendukung data primer dari literatur dan dokumen serta data yang diambil dari bahan bacaan, bahan pustaka, dan laporan-laporan penelitian.

### **D. Informan**

Informan adalah orang yang dapat memberikan informasi tentang situasi dan kondisi yang berhubungan dengan Strategi Dinas Perhubungan Dalam Penertiban Terminal Bayangan di Kota Palopo dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Adapun jumlah informan dalam penelitian ini adalah sebanyak 11 orang dengan kriteria sebagai berikut:

Tabel 2.1. Informan Penelitian

<b>NO</b>	<b>NAMA</b>	<b>JABATAN</b>	<b>INISIAL</b>	<b>KETERANGAN</b>
1	Andi Farid Baso Rachim,AP	Kepala Dinas Perhubungan Kota Palopo	AF	1
2	Andi Syamsu Syahrir, AP, S.Sos	Kepala UPTD Terminal Dangerakko Kota Palopo	AS	1
3	Andri	Sopir	AD	1
4	Aco	Sopir	AC	1
5	Ardi	Sopir	AR	1
6	Empi	Sopir	EP	1
7	Codding	Sopir	CD	1
8	Tuo	Sopir	TU	1
9	Yusri	Sopir	YS	1
10	Yani	Masyarakat (penumpang)	YN	1
11	Flori	Masyarkat (penumpang)	FL	1
Jumlah				11

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data dalam penelitian ini adalah:

### **1. Observasi**

Proses observasi ini, peneliti dapat mengamati situasi-situasi yang ada di lapangan baik itu di Dinas Perhubungan Kota Palopo, Terminal Dangerakko dan di titik-titik lokasi terminal bayangan dengan mencatat apa-apa yang dianggap penting guna menunjang terhadap tujuan penelitian. Observasi ini memberikan kemudahan terutama dalam hal memperoleh data di lapangan.

### **2. Wawancara**

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu percakapan itu dilakukan oleh dua belah pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan kepada terwawancara (interview) yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kota Palopo, Kepala UPTD, sopir dan masyarakat (penumpang)

### **3. Dokumentasi**

Dokumentasi ini merupakan pengumpulan data melalui dokumen-dokumen atau buku-buku yang berkaitan dengan strategi dinas perhubungan dalam penertiban terminal bayangan di Kota Palopo.

## **F. Teknik Analisis Data**

Analisis data adalah langkah selanjutnya untuk mengelola data di mana data yang diperoleh dikerjakan dan dimanfaatkan sedemikian rupa untuk menyimpulkan persoalan yang diajukan dalam penyusunan hasil penelitian.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa interaktif. Menurut Miles dan Huberman dalam Sugiono (2012:247) mengemukakan bahwa dalam model ini terdapat tiga komponen pokok yaitu sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan dari penelitian adalah mendapatkan data tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka penelitian tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan.

2. Reduksi Data

Reduksi data merupakan komponen pertama analisis data yang mempertegas, memperpendek, membuat fokus, membuat hal yang tidak penting dan mengatur data sedemikian rupa sehingga simpulan peneliti data dilakukan.

3. Sajian Data

Sajian data merupakan suatu rangkaian informasi yang memungkinkan kesimpulan secara singkat dapat berarti cerita sistematis dan logis makna peristiwanya dapat dipahami.

4. Penarikan Kesimpulan

Dalam awal pengumpulan data, peneliti sudah harus mengerti apa arti dari hal-hal yang ditemui dengan mencatat peraturan-peraturan sebab akibat dan berbagai proporsi sehingga penarikan simpulan dapat dipertanggung jawabkan.

## **G. Pengabsahan Data**

Validitas data sangat mendukung akhir penelitian. Keabsahan data dalam penelitian ini diperiksa dengan menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi bermakna silang yakni mengadakan pengecekan akan kebenaran data yang akan dikumpulkan dari sumber data menggunakan teknik pengumpulan data yang lain serta pengecekan pada waktu yang berbeda.

Menurut William (1986) dalam Sugiyono (2011:372) triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Dengan demikian terdapat triangulasi sumber, triangulasi pengumpulan data dan waktu.

### **1. Triangulasi sumber**

Triangulasi sumber adalah membandingkan cara menegcek ulang derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda. Misalnya membandingkan hasil pengamatan dengan wawancara, membanding apa yang dikatakan umum dengan apa yang dikatakan pribadi, membandingkan hasil wawancara antara kepala Dinas Perhubungan Kota Palopo, kepala Unit Pelaksana Tugas Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko Kota Palopo, para sopir dan masyarakat (penumpang)

### **2. Triangulasi teknik**

Triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik berbeda. Dalam penelitian ini akan menggunakan teknik

observasi dan wawancara untuk mengecek data yang diperoleh dengan teknik pengumpulan data sebelumnya.

### 3. Triangulasi waktu

Triangulasi waktu digunakan untuk validitas data yang ada kaitannya dengan pengecekan data beberapa sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Perubahan suatu proses dan perilaku manusia mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Untuk mendapatkan data yang sah melalui observasi pada penelitian ini akan diadakan pengamatan tidak hanya satu kali pengamatan saja, sehingga data yang diperoleh di Dinas Perhubungan Kota Palopo dan di UPTD Dengerakko Kota Palopo serta sopir maupun masyarakat (penumpang) yang melakukan valid.



## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Palopo**

##### **1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Palopo**

Kota Palopo adalah sebuah kota di Propinsi Sulawesi Selatan, Indonesia. Kota Palopo sebelumnya berstatus kota administratif sejak tahun 1986 dan merupakan bagian dari Kabupaten Luwu dan kemudian berubah menjadi kotamadya pada tahun 2002 sesuai Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2002 tanggal 10 April 2002.

Ketika Kota Palopo masih berstatus kota administratif, yang merupakan bagian dari pemerintahan Kabupaten Luwu sejak tahun 1986, Dinas Perhubungan masih berstatus suku Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) dengan kepala suku dinas Drs. Buhari. Pada saat kota administratif berubah menjadi kota otonom berdasarkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2002, tentang pembentukan Kabupaten Mamasa dan Kota Palopo di Propinsi Sulawesi Selatan, maka status suku dinas ditingkatkan menjadi salah satu bagian pada sekretariat daerah Kota Palopo yaitu bagian perhubungan dan kepala bagian dijabat oleh Andi Djollo Pallaloi, S.Sos dan sekretaris daerah oleh H.M Jaya, SH dan pejabat walikota oleh Drs. H.P.A Tenriadjeng, M.Si.

Setelah Walikota terpilih ditetapkan oleh DPRD Kota Palopo yaitu H.P.A Tenriadjeng, M.Si maka bagian perhubungan ditingkatkan statusnya menjadi

Dinas Perhubungan Kota Palopo dengan Kepala Dinas yang pertama adalah Andi Djollo Pallaloi S.Sos. Kemudian pada tahun 2012 Dinas Perhubungan berubah lagi menjadi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika yang dipimpin oleh Bapak Drs. Andi Nur Palullu kemudian digantikan oleh Drs. Nur Salam pada tahun 2013.

Tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika sebagaimana tercantum dalam Nomor 41 tahun 2007 adalah melaksanakan serta menyelenggarakan urusan pemerintah daerah di bidang Perhubungan Komunikasi dan Informatika serta tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah. Sebagai salah satu organisasi instansi pemerintah yang mendapat tugas pokok dan fungsi tersebut mempunyai kewajiban untuk melaporkan segala kegiatan dan tindakannya kepada pemerintah daerah.

Dinas perhubungan dibentuk berdasarkan peraturan Daerah Kota Palopo nomor 11 tahun 2002, tentang organisasi dan tata kerja Dinas daerah Kota Palopo. Selanjutnya dalam rangka pelaksanaannya ditindak lanjuti dengan Peraturan Walikota Nomor 07 Tahun 2009 tentang tugas pokok dan rincian tugas jabatan pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Palopo.

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

Dalam melaksanakan tugas, Dinas Perhubungan Kota Palopo mempunyai fungsi :

1. Perumusan kebijakan teknis dan strategis di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika
2. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
3. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
4. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh kepala daerah sesuai tugas dan fungsinya.

Aksentuasi eksistensi Dinas Perhubungan dalam prospektif pembangunan Kota Palopo pada pokoknya terarahkan sebagai pelaku “Good Government” yang merupakan tuntutan untuk memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada Stake Holder (masyarakat) dan pelaksana institusi pemerintah yang kredibel, maka dinas untuk memberikan pelayanan perhubungan, komunikasi dan informatika secara tertib, teratur dan tepat waktu berdasarkan visi dinas yang telah ditetapkan yaitu “Terwujudnya Jaringan Transportasi, Komunikasi dan Informasi yang Tertib, Selamat, Nyamandan Terintegrasi Sebagai Urat Nadi Pertumbuhan Ekonomi yang Berkualitas” yang dijabarkan dalam tugas pokok dan fungsi dinas.

## **2. Profil Umum Dinas Perhubungan Kota Palopo**

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Palopo dibentuk dengan peraturan Walikota Palopo Nomor 03 Tahun 2008 tentang Organisasi

Perangkat Daerah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, bertempat di jl. Patang 2 kel. Tamarundung, kec. Wara Barat, Kota Palopo.

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Palopo, terdiri dari 1 (satu) Sekretariat dan 4 (empat) bidang yaitu: Bidang Pengendalian Operasional Hubungan Darat, Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Bidang Komunikasi dan Informatika dan Bidang Perhubungan Laut, masing-masing terdiri dari 2 (dua) seksi Unit Pelaksana Tekhnis Dinas (UPTD) yang berada di luar kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika yaitu UPTD terminal yang berada di terminal Dangerakko, kel. Dangerakko, kec. Wara, Kota Palopo dan UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) yang berada di kel. Rampoang, kec. Bara, 4 kilometer sebelah utara Kota Palopo.

Seiring dengan perkembangan Kota Palopo, UPTD terminal yang sekarang ini berada di di kel. Dangerakko akan dipindahkan ke kel. Songka, di mana lokasinya sudah dibebaskan oleh pemerintah daerah Kota Palopo. Terminal songka nanti nantinya akan meningkat menjadi terminal type A.

### **3. Tujuan dan Sasaran**

Tujuan adalah hasil akhir yang ingin dicapai dalam kurun waktu 1 tahun ke depan. Adapun tujuan Dinas Perhubungan Kota Palopo yang mengacu pada visi dan misi adalah:

1. Lancarnya lalulintas
2. Tersedianya alat angkutan sesuai kebutuhan pemerataan distribusi orang, barang dan jasa

3. Tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai
4. Meningkatkan kesadaran wajib uji untuk melaksanakan uji kendaraan
5. Terwujudnya kawasan tertib lalulintas
6. Tersebarinya informasi mengenai kebijakan dan informasi pembangunan daerah.

Sedangkan sasaran adalah penjabaran dari tujuan yang akan dicapai dalam kurun waktu 5 tahun. Adapun tindakan yang akan dilakukan dalam mencapai tujuan adalah:

1. Terwujudnya sistem manajemen transportasi yang baik
2. Tersedianya sarana dan prasarana lalulintas yang memadai
3. Adanya alat transportas yang efektif, efisien dan berkualitas
4. Tercapainya sarana angkutan jalan yang memenuhi persyaratan teknis jalan
5. Meningkatnya ketaatan pengguna jalan terhadap peraturan perundang-undangan.

#### **4. Tugas Pokok dan Fungsi**

1. Tugas Pokok

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok sebagai berikut:

- a. Melaksanakan urusan pemerintahan daerah bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan
- b. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh walikota sesuai dengan bidang tugasnya

## 2. Fungsi

Dalam menyelenggarakan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- a. Pengumpulan, pengelolaan dan pengendalian data yang berbentuk database serta analisis data untuk penyusunan program kegiatan.
- b. Perencanaan strategi pada Dinas Perhubungan
- c. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan
- d. Penyelenggaran urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang perhubungan
- e. Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang perhubungan
- f. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan bidang perhubungan
- g. Pelaksanaan standar pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan pada bidang perhubungan
- h. Penyelenggaraan kesekretariatan Dinas Perhubungan
- i. Pembinaan UPTD
- j. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan bidang perhubungan
- k. Pengkoordinasian, integrasi dan sinkronisasi kegiatan di lingkungan Dinas Perhubungan.

## 5. Tugas Kelembagaan Dinas Perhubungan Kota Palopo

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo sesuai dengan peraturan Walikota Palopo Tahun 2003 adalah sebagai berikut:

### 1. Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas pokok membantu walikota dalam melaksanakan kewenangan desentralisasi di bidang perhubungan serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Walikota.

Dalam melaksanakan tugas pokok kepala dinas mempunyai rincian tugas sebagai berikut:

- a. Pengkordinasian penyusunan rencana dan program kerja dinas perhubungan.
- b. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan
- c. Pelaksanaan rekayasa lalu lintas.
- d. Pelaksanaan pengadaan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas di jalan serta analisis daerah rawan kecelakaan lalu lintas.
- e. Pelaksanaan pengaturan dan pengawasan perhubungan darat dan laut
- f. Pelaksanaan keselamatan pelayaran.
- g. Pelaksanaan perizinan di bidang perhubungan.
- h. Pelaksanaan rekomendasi pelabuhan terbuka bagi perdagangan luar negeri
- i. Pendistribusian tugas dan memberi petunjuk dalam pelaksanaan kegiatan bawahan serta mengevaluasi hasil kerjanya.

- j. Membuat laporan hasil kegiatan Dinas Perhubungan dan memberi saran pertimbangan kepada pimpinan untuk menjadi bahan dalam penentuan kebijakan.

## 2. Sekretariat.

Sekretariat dipimpin oleh seorang sekretaris yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala dinas. Sekretariat terdiri dari:

- a. Sub bagian umum dan kepegawaian.
- b. Sub bagian keuangan.
- c. Sub bagian perencanaan, evaluasi dan pelaporan

Sekretaris mempunyai tugas pokok membantu kepala dinas dalam melaksanakan program kerja dinas, memberikan pelayanan teknis administrasi kepala daerah dinas dan seluruh organisasi dalam lingkup dinas, membimbing dan mengendalikan serta menagawasi sub bagian umum dan kepegawaian, sub bagian penelaah peraturan perundang-undangan dan ketentuan lain di bidang perhubungan.

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana di atas, sekretaris mempunyai fungsi:

1. Pelaksanaan penyusunan rencana dan program kerja serta kebutuhan anggaran Dinas Perhubungan.
2. Penelaah peraturan perundang-undangan dan ketentuan lain di bidang perhubungan.
3. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan rumah tangga.

4. Pelaksanaan urusan umum kepegawaian serta keuangan.
  5. Pelaksanaan administrasi, surat-menyurat dalam lingkup dinas melalui sub bagian umum kepegawaian.
  6. Pelaksanaan penyusunan program kerja dinas.
  7. Pemberian saran pertimbangan kepada atasan untuk kelancaran pelaksanaan tugas.
  8. Pendistribusian tugas dan pemberian petunjuk pelaksanaan kegiatan kepada bawahan serta mengevaluasi hasil kerjanya.
  9. Membuat hasil laporan hasil kegiatan sekretariat serta memberi saran pertimbangan kepada pimpinan untuk menjadi bahan dalam penentuan kebijakan.
3. Bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mempunyai tugas pokok melaksanakan, menjaga, memelihara sarana dan prasarana jalan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta bimbingan keselamatan, manajemen angkutan umum dan angkutan barang/khusus pembinaan bengkel umum, halte, tempat penyeberangan, mengendalikan dan mengawasi seksi sarana dan prasarana, peralatan dan perbengkelan dan manajemen rekayasa lalu lintas serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas. Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas terdiri dari:

- a. Seksi manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- b. Seksi sarana dan prasarana

Dalam melaksanakan tugas, Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalulintas mempunyai rincian tugas yaitu:

1. Pelaksanaan perencanaan, pengadaan, penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu lalulintas, marka jalan serta alat-alat pemberi isyarat lalulintas.
  2. Pelaksanaan pembinaan manajemen angkutan orang, angkutan barang, angkutan khusus untuk jaringan trayek lalulintas antar daerah, kabupaten dan kota berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
  3. Pelaksanaan perparkiran.
  4. Pelaksanaan pembinaan manajemen dan rekayasa lalulintas dan angkutan jalan.
  5. Pelaksana ketentuan mengenai kendaraan tidak bermotor.
  6. Pendistribusian tugas dan pemberian petunjuk pelaksanaan kegiatan kepada bawahan serta mengevaluasi hasil kerjanya.
4. Bidang Pengendalian dan Operasional Perhubungan Darat.

Bidang Pengendalian dan Operasional Perhubungan Darat mempunyai tugas pokok melaksanakan bimbingan keselamatan angkutan umum dan angkutan barang/khusus pembinaan dan penertiban di bidang lalulintas dan analisa rawan kecelakaan lalulintas, membimbing, mengendalikan dan mengawasi seksi pengendalian dan pengawasan lalulintas dan seksi perizinan pengaduan serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas. Bidang Pengendalian dan Operasional Perhubungan Darat terdiri dari:

- a. Seksi pengendalian dan pengawasan lalulintas.
- b. Seksi perizinan dan pengaduan.

Dalam melaksanakan tugas, Kepala Bidang Pengendalian Operasional Perhubungan Darat mempunyai rincian tugas yaitu:

1. Pelaksanaan penertiban lalulintas dan angkutan umum dan angkutan umum serta angkutan barang.
2. Pelaksanaan pembinaan keselamatan penguangkutan umum dan angkutan barang.
3. Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan lalulintas.
4. Pelaksanaan penertiban lalulintas dan angkutan.
5. Pelaksanaan analisis daerah rawan kecelakaan.
6. Pelaksanaan pembinaan teknis di bidang perizinan dan angkutan jalan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
7. Pelaksanaan ketentuan mengenai kendaraan tidak bermotor.
8. Pendistribusian tugas dan pemberian petunjuk pelaksanaan kegiatan kepada bawahan serta mengevaluasi hasil kerjanya.
9. Membuat laporan hasil kegiatan kepala bidang penmgendalian operasional perhubungan darat serta memberi saran pertimbangan kepada pimpinan untuk menjadi bahan dalam penentuan kebijakan.

#### 5. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko

Unit Pelaksan Teknis Dinas (UPTD) mempunyai tugas pokok membantu kepala Dinas Perhubungan dalam melaksanakan sebagian tugas pokok dan

kewenangan Dinas Perhubungan dalam wilayah kerjanya dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas. UPTD terminal Dangerakko. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko terdiri dari:

- a. Kepala Sub Bagian Tata Usaha.
- b. Kelompok Jabatan Fungsional.

Dalam melaksanakan tugas, UPTD Terminal Dangerakko mempunyai rincian tugas yaitu:

1. Menyusun rencana kegiatan operasional terminal dangerakko.
2. Melaksanakan pemeriksaan kendaraan angkutan umum.
3. Melaksanakan urus administrasi.
4. Melaksanakan pengumpulan dan pengolahan data kendaraan keluar masuk terminal Dangerakko.
5. Melaksanakan pemungutan retribusi jasa usaha terminal Dangerakko.
6. Melaksanakan urusan keuangan terminal Dangerakko.
7. Melaksanakan urusan umum dan perlengkapan sarana dan prasarana terminal Dangerakko.
8. Melaksanakan tugas lain yang diberikan kepala dinas perhubungan.

#### 6. Bidang Perhubungan Laut

Kepala Bidang Laut mempunyai tugas pokok melakukan pembinaan, pengawasan kegiatan angkutan laut, kepelabuhan, keselamatan pelayaran, angkutan laut, pemberian Surat Izin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUUP), Surat Izin usaha Pelayaran Rakyat (SIUPER), izin perusahaan penunjang angkutan laut

lintas kabupaten/kota, penetapan besaran tarif angkutan laut penumpang kelas ekonomi kota dalam propinsi dan pengusulan trayek angkutan laut perintis, membimbing, mengendalikan dan mengawasi seksi angkutan laut dan keselamatan pelayaran, seksi kepelabuhan serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas. Bidang Perhubungan laut terdiri dari:

- a. Seksi sarana dan prasarana kepelabuhan.
- b. Seksi Keselamatan Pelayaran, Perizinan Angkatan Laut.

Dalam melaksanakan tugasnya Kepala Bidang Perhubungan Laut mempunyai rincian tugas sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pengawasan, pemberian izin/rekomendasi serta pengaturan dan pengelolaan kegiatan di bidang perhubungan laut sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
2. Pelaksanaan pembinaan dan pengawasan manajemen keselamatan pelayaran serta pembangunan sarana angkutan laut untuk barang dan penumpang.
3. Pelaksanaan pengaturan pengembangan dan pengusulan trayek angkutan laut penumpang lintas daerah.
4. Pendistribusian tugas dan pemberian petunjuk pelaksanaan kegiatan kepada bawahan serta mengevaluasi hasil kerjanya.
5. Membuat laporan hasil kegiatan bidang perhubungan laut serta memberi saran pertimbangan kepada pimpinan untuk menjadi bahan penentuan kebijakan.

## 7. Unit Pelaksana Tugas Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor

UPTD pengujian kendaraan bermotor mempunyai tugas pokok membantu kepala Dinas Perhubungan dalam melaksanakan sebagian tugas pokok dan kewenangan Dinas Perhubungan di bidang uji berkala kendaraan bermotor dalam wilayah kerjanya dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala Dinas. Unit Pelaksana Tugas Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor terdiri dari:

- a. Kepala sub bagian tata usaha
- b. Kelompok jabatan fungsional

Dalam melaksanakan tugas Unit Pelaksana Tugas Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor mempunyai rincian tugas yaitu:

1. Menyusun rencana kegiatan unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor
2. Melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor
3. Melaksanakan urusan administrasi bidang uji berkala kendaraan bermotor
4. Melaksanakan pendaftaran kendaraan wajib uji berkala
5. Melaksanakan pengumpulan dan pengolahan data kendaraan wajib uji berkala
6. Melaksanakan pemungutan retribusi uji berkala
7. Melaksanakan urusan keuangan uji berkala
8. Melaksanakan urusan umum dan perlengkapan sarana dan prasarana terminal
9. Melaksanakan pencatatan hasil uji berkala kendaraan bermotor

10. Melaporkan hasil pelaksanaan uji berkala kepada Kepala Dinas Perhubungan

11. Melaksanakan tugas yang diberikan oleh kepala Dinas Perhubungan

## 6. Visi dan Misi

Adapun visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Palopo adalah sebagai berikut:

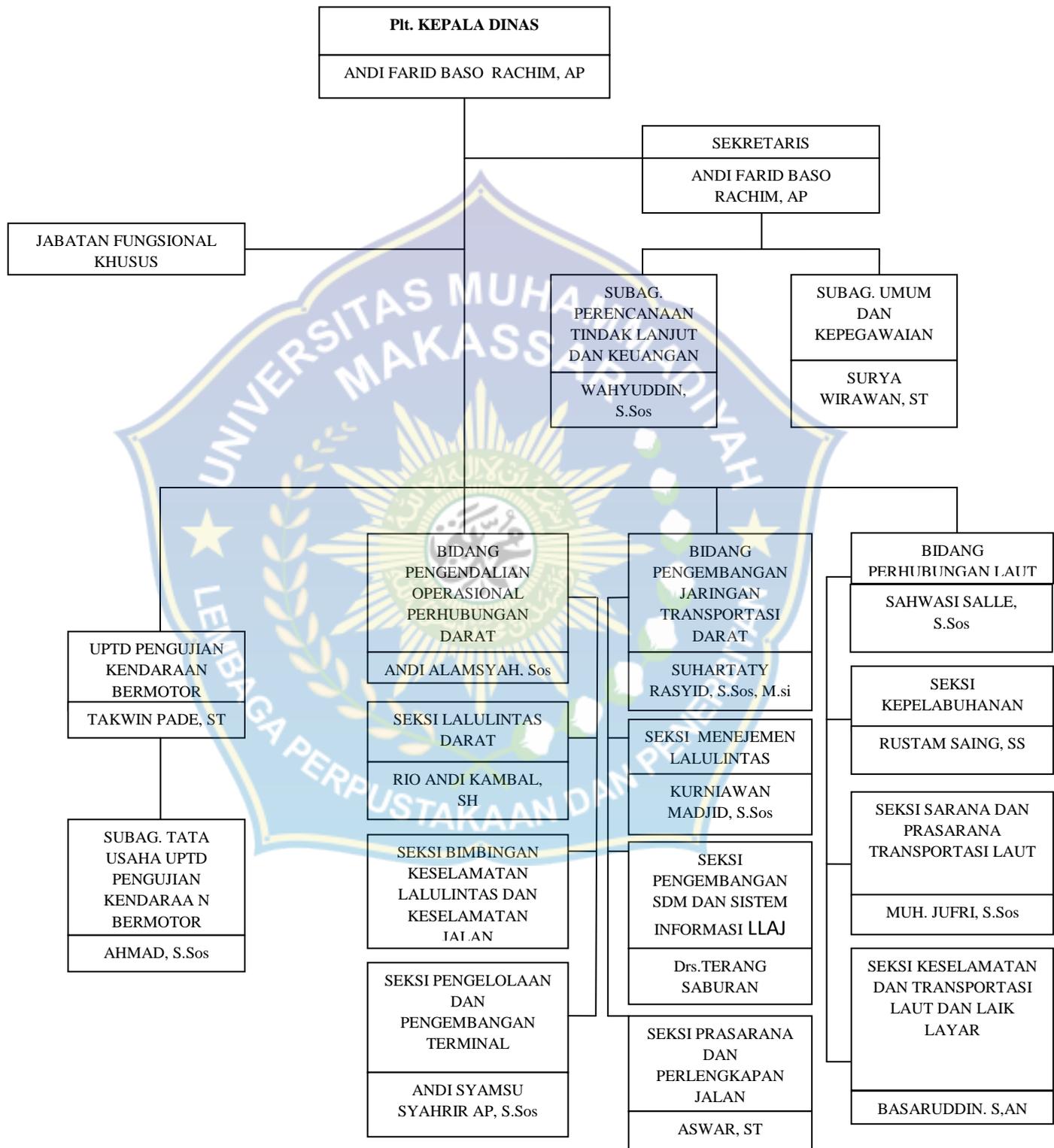
### 1. Visi

Terwujudnya jaringan transportasi, komunikasi dan informasi yang tertib, selamat, aman, nyaman dan terintegrasi sebagai urat nadi pertumbuhan ekonomi yang berkualitas.

### 2. Misi

- a. Menciptakan kompetensi sumber daya aparat yang berkualitas beriman dan bertakwa serta profesional
- b. Mewujudkan manusia perhubungan yang berkualitas hidup dan sejahtera
- c. Menciptakan rumusan database, profil dan tataran transportasi lokal
- d. Meningkatkan sarana dan prasarana kebutuhan transportasi representatif
- e. Menciptakan landasan hukum dan kebijakan pelaksanaan tugas pengawasan dan pengendalian transportasi serta penegakan hukum
- f. Mendorong peningkatan peran serta dan partisipasi masyarakat dan dunia usaha

**7. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo (Peraturan Walikota Palopo Nomor 34 Tahun 2016)**



## B. Hasil Penelitian dan Pembahasan

### 1. Pembinaan Terminal

Terminal berfungsi sebagai tempat pemberhentian sementara (transit) maka di dalam terminal akan terjadi perpindahan penumpang atau barang dari satu jenis angkutan ke jenis moda angkutan lainnya, sehingga tuntutan efisiensi dari suatu perjalanan bisa tercapai..

Menurut “AF” selaku kepala Dinas Perhubungan Kota Palopo mengatakan bahwa:

“... fungsiterminal adalah tempat bertemunya antara penumpang dengan kendaraan dan itu diputuskan sebagai pengaturan, akan tetapi di dalam pelaksanaannya banyak hal yang tidak sesuai dan tentu kendalanya adalah banyak faktor, misalnya sumber daya manusia yang ada di sana seperti pedagang asongan, pedagang kaki lima, para aheng dan termasuk kelompok-kelompok masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan namun mereka berkecimpung di area terminal sehingga terminal tersebut selalu menimbulkan kesan bahwa tempat itu tidak aman, tidak nyaman sehingga banyak dari masyarakat pengguna kendaraan lebih menginginkan tidak masuk terminal jadi mereka mau mencoba untuk naik bus atau mobil di luar area terminal dan ini pula didukung oleh beberapa mobil atau kendaraan angkutan umum yang tidak masuk di terminal dan mereka mengambil penumpang yang sudah banyak menunggu”. (Hasil wawancara pada tanggal 18 Januari 2019 )

Senada dengan hasil wawancara dengan Bapak “AF” di atas tentang masalah terminal juga dibenarkan oleh salah satu penumpang bernama Bapak “FL” yang berada di salah satu terminal bayangan mengungkapkan pendapatnya:

“... Bagaimana kami sebagai penumpang mau masuk terminal sedangkan di dalam panas bikin gerah ditambah lagi antri dan proses keberangkatannya lama padahal kita ini mau cepat-cepat”. (Hasil wawancara pada tanggal 11 Januari 20019)

Sopir yang bernama “AD” membenarkan tentang penumpang yang kurang berminat lagi untuk masuk lagi ke dalam terminal, Ia menyebutkan bahwa:

“... Barangkali kalo saya lihat ini dari segi praktisnya penumpang, kalo dia masuk terminal lama menunggu apalagi penumpang sekarang tersebar, tujuannya bukan hanya di terminal ada dijemput di rumahnya jadi mana kita mau berangkat di terminal”.  
(Hasil wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Hal lain yang di hadapi oleh sopir di dalam terminal Dangerakko adalah banyaknya kendaraan yang menumpuk sehingga menyebabkan antrian panjang. Berikut beberapa wawancara mengenai hal tersebut:

Bapak “EP” salah satu sopir yang berada di terminal bayangan bertempat di jalan Durian menyebutkan:

“...terlalu menumpuk di dalam pak, masa' mauki lari satu kali dalam sehari apa mau di pake bayar cicilan kalau begitu dan banyak juga teman-teman parkir di luar”.  
(Hasil wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Di titik lokasi terminal bayangan yang lain saya menemui salah satu sopir yang bernama “CD”. Beliau menjelaskan bahwa:

“... kita lebih senang mengambil penumpang di luar sebab terlalu banyaknya mobil di dalam dan terlalu banyaknya mobil plat hitam di luar terparkir sehingga kita banyak di luar, seandainya mobil plat hitam di dalam kita juga di dalam ambil penumpang.”  
(Hasil wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Dari penjelasan “CD” diatas, selain masalah penumpang yang jarang lagi masuk ke terminal masalah lain yang muncul adalah tentang banyaknya angkutan umum berplat hitam bebas mengambil penumpang di luar terminal utama.

Berikut beberapa wawancara dengan sopir angkutan umum resmi yang mengeluhkan tentang banyaknya kendaraan umum ilegal menggunakan mobil berplat hitam. Berikut beberapa hasil wawancara bersama beberapa sopir angkutan umum yang berada di titik lokasi terminal bayangan.

Bapak “TU” mengungkapkan pendapatnya tentang masalah angkutan umum malas masuk terminal, Ia berbicara dengan nada yang sedikit tinggi:

“... dinas perhubungan sudah melarang tapi penumpang yang banyak lari keluar, sebenarnya kita senang dalam terminal, kenapa juga kita begini karena perubahan zaman, banyaknya angkutan tidak resmi itu yang mengganggu sehingga kita ini kalang kabut, mereka memudahkan penumpang umum sehingga kita juga mengikut, coba tidak ada itu pasti tertib semua dalam terminal.”

(Hasil wawancara pada tanggal 16 Januari 2019)

Senada hal tersebut, ditempat yang sama rekan sopir bernama “YS” menambahkan:

“... Bayangkan sekarang penumpang pakai sistem jemput kenapa begitu karena plat hitam bebas mau kemana saja padahal penumpangnya umum ini, seharusnya ini masuk terminal, wewenangnya terminal dinas perhubungan. Kalau saya ketemu perhubungan di jalan saya tanya kenapa tidak ditindak itu pak? Dia jawab Itu plat hitam, saya bantah plat hitam memang tapi penumpangnya umum, jadi itu penumpang dengan terminal berhubungan.”

(Hasil wawancara pada tanggal 16 Januari 2019)

Menurut Bapak “AR” salah satu sopir yang berada di jalan Durian, tempat salah satu terminal bayangan mengungkapkan tentang pembenahan terminal yaitu:

“... Kalau mau tidak menumpuk mobil di dalam terminal sebaiknya di perluas saja, bahkan kudengar-dengar mau bikin terminal baru. Satu di bagian selatan dan satunya lagi di bagian utara.”  
(Hasil wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Masalah kendaraan ilegal berplat hitam juga dibenarkan oleh bapak Andi “AF” selaku kepala dinas menuturkan alasan banyaknya plat hitam bebas mengambil penumpang, yaitu:

“... perlu kami sampaikan bahwa dengan adanya peraturan dalam kepemilikan terhadap angkutan umum, angkutan umum itu bisa berplat kuning jika:

1. BPKB itu atas nama perusahaan, tidak lagi atas nama pribadi itu mungkin yang memberatkan orang untuk mengurus surat-suratnya.
2. Izin ini dikeluarkan oleh dishub propinsi karena angkutan umum operasinya berada di dua kabupaten/kota jadi pengawasan dan wewenang berada di dishub propinsi.
3. Dishub kota Palopo tidak bisa melakukan tindakan secara selidik karena yang mempunyai hak dan berwenang untuk memberhentikan angkutan umum adalah personil dishub yang mempunyai sertifikasi penyidik, upaya telah dilakukan dengan menawarkan penganggaran selama 2 tahun kebelakang namun belum terproses hingga sekarang.” (Hasil wawancara pada tanggal 18 Januari 2019)

Pada penjelasan Bapak “AF” di atas tentang syarat-syarat untuk merubah kendaraan pribadi menjadi angkutan umum adalah ketentuan yang telah diatur dalam undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang salah satu klasifikasi angkutan umum yaitu Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum tentang Pernyataan kepala Dinas Perhubungan diatas tentang berbelitnya pengurusan menjadikan

mobil menjadi kendaraan umum di akui oleh “AC” salah satu sopir penumpang yang menggunakan plat hitam, Ia berspekulasi:

“...setengah mati kita kalau mau urus yang begituan karena banyak sejali mau di urus pertama izin trayek, izin KIR, mana lagi jasa raharjanya jadi susah lebih baik langsung saja.”

(Hasil wawancara pada tanggal 19 Januari 2019)

Bapak “AS” selaku Kepala UPTD Terminal Dangerakko Kota Palopo menambahkan sedikit tentang banyaknya plat hitam mengambil penumpang, yaitu:

“... banyaknya plat hitam karena ada juga oknum tertentu yang jadi bekingan, biasanya dari polisi atau TNI.”

(Hasil wawancara pada tanggal 17 Januari 2019)

Dari penjelasan kepala Dinas Perhubungan dan Kepala UPTD terminal dangerakko di atas mengenai kendaraan umum ilegal berplat hitam dapat disimpulkan bahwa berbelitnya kepengurusan mengubah mobil menjadi angkutan resmi juga disebabkan oleh adanya anggota kepolisian dan TNI yang terlibat di dalamnya.

Dari beberapa masalah yang telah di ulas di atas tentang masalah pengelolaan terminal yang rancu dan menyebabkan beberapa masalah sehingga memunculkan polemik baru bagi Dinas Perhubungan yaitu terminal bayangan. Untuk itu pada saat penelitian saya berkesempatan untuk mewawancarai Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko Bapak “AS”. Beliau menyampaikan upaya pembenahan terminal sejauh ini adalah:

“... Ada beberapa upaya yang telah kami lakukan dalam membenahan terminal sejauh ini demi kenyamanan penumpang dan angkutan umum yaitu:

1. Menertibkan pedagang kaki lima termasuk pedagang asongan juga dan kelompok-kelompok masyarakat yang mengambil keuntungan dari area terminal.
2. Menjaga kebersihan di setiap sarana dan prasarana terminal dengan melibatkan LP2D.
3. Untuk menghindari penumpukan dalam terminal kita membatasi penumpang hanya 4 saja dan bila angkutan umum berada dalam terminal selama 15 menit namun belum mendapatkan penumpang kami keluarkan dari terminal.”

(Hasil wawancara pada tanggal 17 Januari 2019)

Dari penjelasan bapak “AS” di atas dapat diketahui bahwa ada serangkaian kegiatan untuk menertibkan terminal hal itu sesuai dengan implementasi strategi yaitu sekumpulan atau seperangkat kegiatan yang dilakukan dalam bentuk-bentuk pelaksanaan-pelaksanaan kegiatan dengan memanfaatkan sumber daya yang ada dalam rangka tujuan organisasi.

Namun dikesempatan lain hal berbeda diungkapkan oleh “AF” selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Palopo mengenai hal tersebut, beliau menjelaskan:

“... salah satu rencana yang kami usahakan untuk menertibkan terminal bayangan adalah memindahkan terminal satu di Songka bagian selatan kota palopo dan satu lagi di Balandai bagian utara kota palopo. Hal ini dilakukan untuk menghindari penumpukan kendaraan dan membuat penumpang lebih tertarik untuk masuk terminal dan masalah ini telah kita bicarakan bersama pemkot dan instansi lain yang terkait.” (Hasil wawancara pada tanggal 18 januari 2019)

Dariulasan di atas dapat disimpulkan bahwa membenahan dan pengelolaan terminal dan penertiban kendaraan ilegal adalah faktor utama dalam bagi Dinas Perhubungan untuk menertibkan terminal bayangan.

Salusu (2006), implementasi strategi merupakan seperangkat kegiatan yang dilakukan berdasarkan suatu keputusan yang prosesnya terarah dan terkoordinasi serta melibatkan sumber daya.

## **2. Pelibatan Personil Keamanan**

Dalam hal penertiban terminal bayangan yang begitu pelik, Dinas Perhubungan Kota Palopo kerap kali menemui kendala baik dari sisi peraturan perundang-undangan maupun dari sisi sumber daya. Untuk itu dalam penertiban secara langsung Dinas Perhubungan Kota Palopo bekerja sama dengan personil keamanan baik itu dari instansi kepolisian maupun instansi polisi militer.

Menurut “AF” Kepala Dinas Perhubungan Kota Palopo menjelaskan secara mekanisme tentang hubungan kerja sama dengan personil keamanan, beliau menjelaskan bahwa:

“... kami melakukan patroli bersama instansi terkait dalam hal ini polisi satlantas dan juga melibatkan polisi militer untuk menghindari hal-hal tidak diinginkan dan menindak lanjuti jika ada informasi-informasi jikalau ada dari anggota TNI atau pihak kepolisian yang terlibat. Jadi di tahun 2019 ini akan melibatkan semua polisi dan PM. Dinas Perhubungan tetap sebagai leader menunjukkan tempatnya di mana, polisi dan PM bekerja sesuai fungsinya masing-masing jika terjadi pelanggaran tentu kewajiban polisi untuk melakukan penilangan dan jika ada oknum TNI yang terlibat maka PM yang menindaki, bukan berarti PM langsung tilang sopir tapi tetap bekerja sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan oleh undang-undang, dishub melakukan manajemen rekayasa lalu lintas didampingi oleh polisi dan PM.” (Hasil wawancara pada tanggal 18 Januari 2019)

Senada dengan wawancara di atas Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakko, Bapak “AS” saat dimintai keterangan bahwa:

“... kerjasama yang dilakukan bersama personil keamanan adalah bisa dua kali dalam sebulan dengan penindakan langsung seperti:

1. Menyita secara langsung surat-surat kendaraan maupun izin operasionalnya.
2. Melakukan tindakan/teguran keras terhadap pelaku terminal bayangan mau itu sopir atau Aheng yang berada di titik lokasi.
3. Menjaga langsung di titik-titik terminal bayangan.
4. Membuat surat pernyataan bagi pelaku terminal bayangan. Dan untuk pihak kepolisian menilang langsung sopir yang bersangkutan mau itu plat kuning atau plat hitam.”

(Hasil wawancara pada tanggal 17 Januari 2019)

Bapak “TO” yang berprofesi sebagai sopir mengungkapkan pengalamannya saat di tindaki oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Palopo dan personil keamanan, ia mengungkapkan:

“... kita biasa diburu, kalau didapat ditilang langsung bahkan kita disuruh bikin surat pernyataan, biasa juga atur di tempat.”

(Hasil wawancara pada tanggal 16 Januari 2019)

Di tempat yang sama sopir “EP” menambahkan tentang pelibatan personil keamanan dalam menertibkan terminal bayangan, Ia mengungkapkan:

“... Sudah berapa kali kita ditindaki, tapi saya bilang kita juga mau makan pak jadi begitu saja biasa di tilang biasa tidak. Kalau kebetulan operasi ya kena tilang.”

(Hasil wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Kepala UPTD terminal Dangerakko Kota palopo Bapak “AS” saat diwawancarai mengungkapkan tentang pengalamannya bersama personil keamanan bahwa:

“... kalau lagi patroli bersama kepolisian untuk penertiban terminal bayangan anggota saya biasa berkelahi di lapangan saking bandelnya sopir, sampai diambil surat-suratnya dan diarahkan ksini, dia bilang ambil saja nanti saya kasih plat hitam, nah makanya kenapa kita melibatkan polisi karena kita tidak bisa melarang itu, yang berhak melarang adalah pihak kepolisian, termasuk juga angkutan umum yang

berplat hitam pada saat penertiban juga kita biasa baku buru dan biasa saya kasi baku sambar mobilku.”

(Hasil wawancara pada tanggal 17 Januari 2019)

Dalam melakukan patroli bersama pihak kepolisian, Bapak “AS” melibatkan aparatur-aparatur terminal yang telah dipilih untuk pelibatan operasional. Berikut daftar aparatur-aparatur tersebut:

Tabel 4.1 Daftar Nama Aparatur Terminal Dangerakko

No.	Nama	Jabatan
1.	Andi Syamsu Syahrir, AP., S.Sos	Kepala UPTD
2.	Junaid, S.AN	Petugas Ketertiban dan Keamanan Terminal
3.	Hamzawal, S.AN	Petugas Ketertiban dan Keamanan Terminal
4.	Ahmad Radjusman	Petugas Ketertiban dan Keamanan Terminal
5.	Franky Lazarus	Pengadministrasi Retribusi
6.	Basaruddin, S.AN	Pemungut Retribusi Terminal
7.	Joni Rannu	Pemungut Retribusi Terminal

Dari beberapa hasil wawancara diatas mengenai kerjasama Dinas Perhubungan kota Palopo dengan Personil Keamanan dapat disimpulkan bahwa pelibatan personil keamanan sangat membantu Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam menertibkan terminal bayangan.

Amirullah (2015), implementasi strategi adalah sebuah tindakan pengelolaan bermacam-macam sumber daya organisasi dan menejemen sumber-sumber daya yang dipilih.

### 3. Pembenahan Administrasi Retribusi Terminal

Retribusi terminal merupakan salah satu jenis retribusi jasa usaha yang keberadaannya cukup bermanfaat bagi setiap kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan. Pengelolaan retribusi terminal sangat diperlukan dalam pemanfaatan potensi yang ada khususnya retribusi terminal, sehingga dapat menjadi sumber pembiayaan yang dapat menunjang penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah.

Di dalam pelaksanaannya, retribusi terminal kerap kali menjadi masalah bagi pengguna terminal baik itu kendaraan umum maupun bagi penumpang. Berikut salah satu penggalan wawancara bersama penumpang atas nama “YN” mengenai sistem retribusi terminal:

“... tidak masalah soal retribusi masuknya terminal tapi yang saya heran kenapa ada lagi dibayar kalau mau keluar terminal.”  
(Hasil wawancara pada tanggal 20 Januari 2019)

Namun informasi tentang biaya tarif masuk terminal masih simpang siur diantara beberapa kalangan sopir. Berikut hasil wawancara mengenai hal tersebut:

Bapak “TO” selaku sopir mengungkapkan bahwa:

“... Kita sebagai sopir tetap masuk dulu terminal bayar retribusi sebesar Rp 3.000,00 dan keluar sebesar Rp1.000,00.”  
(Hasil wawancara pada tanggal 16 Januari 2019)

Namun di tempat lain sopir atas nama “EP” menjelaskan bahwa:

“... tidak ada masalah soal retribusi kita tetap bayar, kalau masuk Rp 2.000,00 dan keluar Rp 1.000,00 itu sudah kewajiban.”  
(Hasil wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Kesimpangsiuran tentang masalah tarif retribusi terminal diatas dijawab oleh Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Dangerakkko Kota Palopo, “AS” beliau menjelaskan:

“... jadi masalah retribusi kalau masuk di terminal itu untuk pengendara roda dua sebesar Rp. 1.000,00 dan keluar sebesar Rp 1.000,00 tapi untuk nanti keluar dan masuk dalam kas LP2D untuk kebersihan dan untuk roda empat termasuk sopir itu Rp. 2.000,00 dan keluar Rp. 1.000,00 itu sudah aturan.”  
(Hasil wawancara pada tanggal 17 Januari 2019)

Menurut Perda Kota Palopo nomor 4 tahun 2012 tarif retribusi adalah jumlah yang harus dibayar oleh orang pribadi atau badan atas penggunaan jasa atau pelayanan yang disediakan oleh pemerintah daerah.

Masalah tentang alokasi retribusi terminal semakin tidak jelas ketika saya mewawancarai langsung salah seorang sopir yang bernama “AR” yang sedang mangkal di titik terminal bayangan , Ia menjelaskan:

“... retribusi di terminal tetap kewajiban kita bahkan di sini tetap ada setoran dari aheng, ada aheng yang khusus dari terminal dan dulu itu dari organda, sekarang tidak ada organda tidak baeknya sekarang itu dibilang jatah preman.”  
(Hasil Wawancara pada tanggal 15 Januari 2019)

Jadi kesimpulan dengan bapak “AR” di atas adalah retribusi tetap ada walaupun lokasi pengambilan penumpang berada di titik lokasi terminal bayangan namun retribusi tersebut tidak dikelola oleh oknum-oknum tertentu.

Retribusi merupakan pundi-pundi keuangan yang siapapun bisa mengambil keuntungan di dalamnya maka dari itu Dinas Perhubungan Kota Palopo melakukan upaya-upaya yang bisa memotong arus retribusi terminal terhadap oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab di dalamnya sehingga retribusi terminal kembali seperti sebagai fungsinya sebagai retribusi jasa umum, yaitu retribusi atas jasa yang disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan dapat memberikan sumbangsih besar terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Menurut undang-undang No 28 Tahun 2009 retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembiayaan atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh pemerintah daerah”.

Dari penjelasan di atas melalui pengalaman penelitian dan sudut pandang undang-undang maka dari itu dari saat wawancara bersama Kepala Dinas perhubungan kota palopo “AF” saya mencoba meminta keterangan tentang upaya pembenahan retribusi terminal:

“... kami dari segi SDM melakukan pembinaan terhadap aparatur yang bertugas di terminal, jadi kita lakukan pembinaan penanganan supaya bagaimana mereka mau meningkatkan retribusi, tentu upaya-upaya tersebut dilakukan oleh individu masing-masing dan yang kedua kami melibatkan anggota-anggota intel supaya mereka tidak melakukan maladministrasi, hal ini dilakukan untuk memantau mereka jangan sampai mereka melakukan retribusi tapi tidak masuk ke kas sehingga pemantauan tetap melibatkan kepolisian.”

(Hasil wawancara pada tanggal 18 Januari 2019)

Dari penjelasan kepala dinas perhubungan di atas sangat jelas membenahan retribusi begitu gencar dilakukan, hal ini dilakukan untuk memutus arus alokasi retribusi terhadap oknum-oknum yang mengambil keuntungan di dalamnya. Hal ini berkaitan dengan strategi pendukung sumber daya yang memusatkan perhatian pada memaksimalkan sumber daya esensial yang tersedia guna meningkatkan kualitas kinerja organisasi baik itu berupa tenaga, keuangan, teknologi dan sebagainya.

Dari ulasan di atas dapat disimpulkan bahwa penertiban retribusi terminal, mulai dari pembinaan aparatur terminal, maupun pemantauan secara khusus merupakan salah satu solusi untuk menertibkan terminal bayangan dan usaha-usaha membenahan tersebut sangat berdampak pada Pendapatan Hasil Daerah (PAD) yang meningkat dalam 1 tahun terakhir.

Berikut tabel pendapatan retribusi terminal dalam 2 tahun terakhir:

Tabel 4.2 Target dan Realisasi penerimaan retribusi terminal

Tahun Anggaran	PAD sektor retribusi terminal		Persentase	Selisih (Rp)
	Target (Rp)	Realisasi (Rp)		
2017	280.000.000	224.000.000	80%	-56.000.000
2018	320.000.000	325.000.000	101,56%	5.000.0000

Dessler (2011) manajemen sumber daya manusia sebagai kebijakan dan praktik menentukan aspek manusia atau sumber daya manusia dalam posisi

menejemen, termasuk merekrut, menyaring, melatih, memberi penghargaan dan nilai.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dalam bab sebelumnya maka penulis menyimpulkan bahwa strategi Dinas Perhubungan Dalam Penertiban Terminal Bayangan di Kota Palopo sejauh ini telah melakukan beberapa upaya:

1. Tidak terawatnya terminal merupakan akar dari masalah munculnya terminal bayangan maka dari itu Dinas Perhubungan Kota Palopo melakukan serangkaian tahap pembenahan mulai dari peningkatan kebersihan, penertiban kelompok-kelompok masyarakat yang berkecimpung di dalamnya, termasuk pedagang kaki lima (PKL) dan penjual asongan, serta pemantapan sarana dan prasarana demi kenyamanan penumpang. Selain itu masalah penumpukan angkutan umum dapat terselesaikan dengan memindahkan terminal di dua tempat dengan tujuan angkutan umum lebih terorganisir dan dapat meminimalisir angkutan umum ilegal.
2. Pelibatan personil keamanan sangat diperlukan dalam menertibkan terminal bayangan karena dalam hal penugasan Dinas Perhubungan Kota Palopo dibatasi oleh peraturan perundang-undangan. Pelibatan personil keamanan banyak membantu ketika penertiban secara langsung bersama Dinas Perhubungan Kota Palopo karena banyak dari pelaku pelanggaran adalah anggota keamanan itu sendiri dan tak kalah pentingnya penindakan secara

langsung berupa denda administratif dan penarikan surat-surat pengemudi sangat efektif dalam penertiban terminal bayangan.

3. Administrasi retribusi merupakan faktor yang dapat memicu maladministrasi yang dapat merugikan pundi-pundi keuangan daerah. Retribusi ilegal di terminal yang alokasinya tidak jelas dapat menjadi masalah bagi penumpang dan pengguna kendaraan untuk itu Dinas Perhubungan melakukan pembinaan terhadap aparatur terminal dan memantau secara rahasia untuk mengetahui adanya maladministrasi di kalangan pelaku-pelaku yang bertugas di terminal.

#### **B. Saran**

Adapun saran yang penulis dapat berikan untuk Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam menertibkan terminal bayangan yaitu:

1. Dinas Perhubungan sebagai leader transportasi darat tetap dan teguh dalam menjalankan amanah sungguh-sungguh dengan menerapkan aturan secara tegas untuk membenahi terminal SDM internal terminal Dangerakko seperti aparatur-aparatur terminal dan orang-orang yang berada di arena terminal yang dapat menimbulkan polemic bagi pelaku-pelaku terminal baik itu bagi penumpang dan pengendara angkutan umum sehingga kesan dan pandangan orang-orang terhadap terminal menjadi aman dan nyaman bagi siapapun yang menggunakannya.
2. Dinas Perhubungan lebih mempererat lagi hubungan bersama pihak keamanan dalam menertibkan terminal bayangan karena

masalah ini tidak hanya melibatkan masyarakat sipil tetapi juga melibatkan oknum-oknum yang mempunyai kekuasaan dan pengaruh di kalangan masyarakat. Hal ini harus dilakukan secara rutin demi terciptanya suasana kondusif Kota Palopo.

3. Pemantauan terhadap retribusi terminal tetap dijalankan secara berkesinambungan agar alokasi retribusi dapat berjalan sebagaimana mestinya dan tidak berakhir di tangan-tangan kelompok yang tidak ada hubungannya dengan lembaga-lembaga pemerintah daerah.
4. Pemindahan terminal salah satu solusi tepat untuk menertibkan terminal bayangan, pembangunan sebaiknya segera dilakukan di dua tempat yaitu di bagian utara dan selatan dalam kota. Jika ini terealisasi maka dapat memudahkan dalam hal penertiban terminal bayangan karena pemusatan kendaraan tidak berada dalam satu tempat dan kendaraan umum semua rute trayek tidak menumpuk di satu titik lokasi.
5. Penyisiran secara intensif di titik terminal bayangan dilakukan secara terus-menerus sehingga sopir-sopir secara massif yang ingin mangkal di titik lokasi mengurungkan niatnya untuk melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan ketentuan serta melakukan penelusuran untuk mengetahui siapa dalang permasalahan dari terminal bayangan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Yani. 2002. *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah*. Jakarta: Grafindo.
- Alfred, D. Chandler, Jr. 1962. *Strategy and Structure: Chapters in The History of The Industrial Enterprise*. Cambridge Mass: MIT Press
- Amirullah. 2015. *PengantarManajemen*. Jakarta: MitraWacana Media.
- Andrews, K. R. 1980. *The Concept of Corporate Strategy*. Homewood, Richard D. Irwin
- Departemen Perhubungan.1996. *PedomanTeknisPerekayasaan Tempat PerhentianKendaraanPenumpangUmum*. DepartemenPerhubungan. Jakarta.
- Edy Sutrisno. 2011. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta:Kencana
- Hamel dan Prahalad. *Management* . 1995. New Delhi: Tata Mc Graw Hill.
- Hunger, J. David danWheelen, Thomas L. 2003.*ManajemenStrategis*. Yogyakarta.
- J. Salusu. 2006. *Pengambilan Keputusan Strategik Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Non Profit*. Grasindo. Jakarta.
- Keputusan Menteri. 2003. “*Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum*”. Dirjen Perhubungan Darat.
- Learned, E., Christensen, C., R., Andrews K., R. & Guth, W., D. 1965. *Business Policy : Text and cases*, Irwin: Homewood, IL.
- Morlok K, Edward, 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta Airlangga.
- Michael E. Porter. 1985. *Competitive Advantage*.Creating and Sustaining Superior Performance with a new introduction. The Free Press New York. USA
- Moleong, J. Lexy. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Peraturan Daerah No. 4 Tahun 2012 Kota Palopo Tentang Retribusi Perizinan Tertentu

- Siagian, Sondang P. 2004. *Manajemen Strategis*. Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Siahaan, Marhot P. 2010. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. Edisi Revisi. Jakarta: Grafindo
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan RD*. Bandung: Alfa beta
- Tripomo, Tedjo dan Udan. 2005. *Manajemen Strategi*. Bandung :Rekayasa Sains
- Warpani, Suwardjoko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB
- \_\_\_\_\_. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB
- Undang-Undang No. 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah



## RIWAYAT HIDUP



Ifan Pupuh Pratama anak dari pasangan Lalu Abdul Muluk dan Harimina tepatnya lahir di Palopo 7 Juli 1991. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara. Jenjang pendidikan yang telah ditempuh adalah SDN 129 Lara pada tahun 1998-2004. Kemudian melanjutkan pendidikan ke jenjang menengah pertama di SMP Negeri 3 Palopo pada tahun 2004-2007. Kemudian melanjutkan pendidikan ke jenjang menengah atas di SMA Negeri 1 Palopo pada tahun 2007-2010. Penulis kemudian mendapatkan kesempatan untuk melanjutkan ke jenjang Perguruan Tinggi Swasta Program Studi Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar dan menyelesaikan studi program Strata Satu (S1).

