

---

## ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KETERTIBAN TERMINAL PENUMPANG TIPE A W.A. GARA PALANGKA RAYA

### *Analysis Of Policy Implementation Passenger Terminal Type A W.A. Gara Palangka Raya*

---

Senen Suko Sungkowo\*

Nurhasanah

Raden Biroum Bernardianto

Universitas Muhammadiyah  
Palangka Raya, Palangka Raya,  
Central Kalimantan, Indonesia

email: [senensuko@gmail.com](mailto:senensuko@gmail.com)

---

#### Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi kebijakan ketertiban terminal penumpang di Palangkaraya. Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode ini menjadi pilihan peneliti karena diharapkan akan mampu mengungkap realitas yang terjadi di lapangan dan lebih sensitive dan adaptif terhadap peran berbagai faktor dalam penelitian serta lebih peka terhadap informasi-informasi yang bersifat deskriptif dan berusaha mempertahankan keutuhan objek diteliti. Hasil penelitian menunjukkan implementasi kebijakan ketertiban terminal penumpang telah sesuai dengan peraturan yang lebih tinggi, yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan. Namun langkah penertiban terhadap kendaraan angkutan penumpang yang dilakukan menemukan kendala dimana struktur UPT. Terminal Penumpang yang ada saat ini tidak sesuai dengan jumlah volume kerja yang cukup besar.

---

#### Kata Kunci :

Implementasi kebijakan  
Ketertiban  
terminal penumpang.

#### Keywords :

Implementation of policies  
Order  
passenger terminals

---

#### Abstract

*Order Policy Implementation Passenger Terminal. The purpose of this study was to analyze the implementation of the policy in order Palangkaraya City passenger terminal. Design used in this study is a qualitative method. This method of choice for researchers is expected to be able to uncover the reality on the field and more sensitive and adaptive to the role of various factors in the study as well as more sensitive to information that is descriptive and try to maintain the integrity of objects studied. The results indicate the implementation of policies penelitina order passenger terminal in accordance with the regulations of higher, namely Law No. 22 of 2009 on Road Traffic and Transport as well as Minister of Transportation No. 31 of 1995 on Road Transport Terminal. However, enforcement action against passenger vehicles do find problems where the structure of service unit. Passenger Terminal is currently not in accordance with the volume of work is large enough.*

---

## PENDAHULUAN

Pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain digunakan untuk pribadi. Angkutan umum untuk kendaraan bermotor roda empat di darat seperti bus kota atau antar kota/pulau, mikrolet, taksi, angguna (angkutan serba guna), angkudes (angkutan pedesaan) dan sebagainya mulai banyak dijumpai seiring dengan waktu (Siregar et al. 2017). Hal tersebut akhirnya diatur oleh suatu peraturan hukum oleh pemerintah dalam bentuk undang-undang dan peraturan pemerintah tentang lalu lintas dan angkutan jalan umum (UULLAJ) (Kurniawan 2019). Kendaraan yang di pergunakan sebagai Angkutan umum akan diatur dalam ijin trayek, ijin usaha angkutan, ijin operasional,

kelayakan angkutan untuk umum beserta persyaratan lain yang ditentukan. Angkutan yang telah memenuhi semua syarat dan melalui semua tahapan yang ada akan menjadi Angkutan resmi. (Edie 2020)

Seiring dengan berkembangnya perjalanan dengan menggunakan angkutan resmi, banyak bermunculan permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan armada kendaraan mobil pribadi dengan plat nomor hitam (Pinayungan, Kusmanto, and Isnaini 2018). Kendaraan tersebut tidak saharusnya dipergunakan sebagai angkutan akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Banyaknya mobil pribadi yang dipergunakan sebagai angkutan dari hari ke hari mengakibatkan persaingan

tidak sehat dengan Angkutan resmi. Sehingga peran dari pemerintah dalam masalah ini sangat dibutuhkan agar bisa menertibkan angkutan dan memberikan sanksi hukum yang tepat kepada penggunaan mobil pribadi yang melanggar. (Wijaya, Setyoko, and Rosyadi 2018)

Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah melalui Terminal Tipe A W.A. Gara Kota Palangkaraya memegang peranan penting dalam proses penertiban terhadap angkutan yang ada. Demi mewujudkan ketertiban berlalu lintas khususnya angkutan penumpang, peran BPTD XVI meliputi pemberian izin Angkutan, pengecekan izin angkutan, kelayakan angkutan dalam beroperasi, penindakan dilakukan apabila di temukan pelanggaran. Hal-hal tersebut merupakan tidakan-tindakan yang dilakukan BPTD XVI untuk mengontrol kendaraan umum yang akan beroperasi sehingga dapat terciptanya ketertiban berlalu lintas dijalan raya karena sudah memenuhi aspek-aspek standar dalam beroperasi. Namun, masalahnya yang ditemui adalah “sudah mampukah Terminal Tipe A W.A. Gara Kota Palangkaraya mengimplementasikan penertiban angkutan umum yang ada”.

Sedangkan yang kita tahu bahwa saat ini banyak sekali kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum namun tidak masuk ke dalam terminal, bebas mengambil penumpang dan menurunkan penumpang dimana saja sehingga Terminal Tipe A W.A. Gara Kota Palangkaraya tidak dapat melakukan penertiban secara merata. Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 36 menetapkan bahwa “Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam Angkutan wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan”. Terminal merupakan salah satu prasarana yang wajib

dimiliki untuk menunjang pergerakan dan perkembangan transportasi. Sarana dan prasarana penunjang transportasi tersebut ialah 1) alat yang bergerak, 2) pengaturan kegiatan transportasi, 3) lokasi untuk berproduksi, 4) lokasi pemasaran, 5) serta tempat berhentinya (untuk bongkar-muat) atau yang biasa disebut dengan Terminal (sumber: PP RI Nomor 43 tahun 1993).

Banyaknya jumlah angkutan dalam Kota maupun luar kota yang tidak memiliki surat izin angkutan tersebut merupakan suatu indikasi, bahwa implementasi kebijakan pemerintah dalam menertibkan angkutan di Kota Palangka Raya masih sangat rendah. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelusuran secara mendalam untuk mengetahui kendala-kendala dalam terimplementasinya kebijakan pemerintah dalam menertibkan angkutan umum yang izinnya sudah tidak berlaku ataupun angkutan umum yang tidak memiliki izin untuk beroperasi.

Pada implementasi kebijakan yang dilakukan, ada beberapa variable yang digunakan yaitu 1) Perilaku organisasi kelompok sasaran, 2) perilaku birokrasi pelaksana ditingkat bawah, 3) Respon kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat. Ketiga variable ini mempengaruhi keberhasilan terhadap implementasi kebijakan yang dilakukan, sehingga dapat mendorong implementor untuk secara khusus mengimplementasikan kebijakan, baik pada dimensi hukum dan terutama kelogisannya dalam mencapai tujuan, maupun konteks kebijakan berlalu lintas yang mempengaruhi seluruh proses kebijakan.

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian tentang “Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Kota Palangkaraya” ini dilaksanakan melalui pendekatan kualitatif dengan model analisis deskriptif. Dalam

penelitian ini sangat penting untuk memahami kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam menanggulangi penertiban angkutan umum yang terjadi di terminal Tipe A W.A. Gara Kota Palangkaraya.

Sehingga salah satunya dilakukan metode pengamatan dan teknik pengambilan data dari pendekatan kualitatif. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Sugiyono dalam (Ferza et al. 2019), bahwa penelitian kualitatif memiliki karakteristik yang lebih menekankan makna (data dibalik yang teramati).

Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu pengamatan (observasi), wawancara (interview), dokumentasi dan Penarikan kesimpulan. Teknik pemeriksaan keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Triangulasi. Pada Penelitian ini Aktivitas dalam analisis data, yaitu: reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan atau verifikasi. Langkah-langkah yang ditempuh oleh peneliti dengan metode tersebut adalah sebagai berikut:

#### 1. Data Collection (Pengumpulan Data)

Pada penelitian ini dilakukan proses pengumpulan data, bahkan dari sebelum dilaksanakan penelitian yaitu pada saat pra penelitian peneliti sudah mengumpulkan data. Data yang diperoleh dari berbagai sumber dikumpulkan secara berurutan dan sistematis agar mempermudah peneliti dalam menyusun hasil penelitiannya. Proses pengumpulan data dilakukan melalui wawancara yaitu tanya jawab antara peneliti dengan subjek penelitian, observasi dan dokumentasi yang diperoleh lewat fakta yang tersimpan dalam bentuk surat, catatan harian, dan arsip foto.

#### 2. Data Reduction (Reduksi Data)

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu (Sukarmi and Suwondo 2019). Mereduksi data yang merupakan proses seleksi data

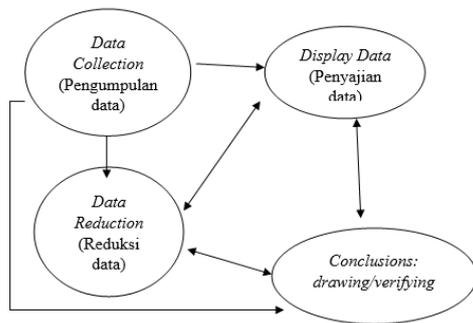
yang telah diperoleh dari proses pengumpulan data dengan membuat transkrip hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi.

#### 3. Data Display (Penyajian Data)

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya (Sukarmi and Suwondo 2019) Dengan mendisplay data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut.

#### 4. Conclusion Drawing/Verification

Langkah selanjutnya dalam penelitian data kualitatif menurut Miles dan Huberman (Sukarmi and Suwondo 2019) adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif yang diharapkan adalah merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas. Dalam menarik kesimpulan, sebagai langkah pertama, peneliti menguraikan garis besar permasalahan dan kemudian member ringkasan tentang segala sesuatu yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya mengenai fokus penelitian. Pada langkah berikutnya, peneliti menghubungkan setiap kelompok data dengan permasalahan untuk sampai pada kesimpulan tertentu. Langkah terakhir dalam menyusun kesimpulan adalah menjelaskan mengenai arti dan akibat-akibat tertentu dari kesimpulan-kesimpulan itu. Teknik analisis data menurut Miles dan Huberman dalam (Wijaya et al. 2018) ditunjukkan pada gambar berikut:



Gambar 1. Teknik analisis data (Miles dan Huberman)

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### I. Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui wawancara. Peneliti menguraikan hasil penelitian dengan berpedoman dan mengacu pada identifikasi masalah yang peneliti buat dengan mewawancarai beberapa narasumber terkait.

BPTD Wilayah XVI dalam pengelolaan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya, yang sudah berapa tahun terakhir dikelola dirasakan masih belum digunakan secara optimal oleh para sopir angkutan dan masyarakat khususnya Kota Palangka Raya. Berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti saat melakukan kegiatan observasi dan wawancara langsung di Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya, maka peneliti melakukan analisa terkait Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya agar Kebijakan yang ada bisa digunakan dan diterapkan secara optimal. Analisis ini kemudian dipertegas dengan hasil wawancara yang dilakukan terhadap sebelas informan diantaranya 1 Orang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), 2 Orang Penguji, 2 Orang Staf, 4 orang sopir dan 4 masyarakat yang dianggap representatif atau mewakili terhadap objek yang diteliti.

Informan dalam penelitian ini adalah semua pihak

yang terlibat dan memiliki informasi mengenai Analisa Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya dan juga pemerintah sebagai pembuat kebijakan atau serta pihak lainnya yang memahami terhadap Analisa Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya. Informan dalam penelitian ini adalah Kordinator Satuan Pelayanan Terminal Tipe A WA Gara, Penguji di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A WA Gara, Pegawai di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A WA Gara, Sopir Angkutan, Masyarakat Pengguna Angkutan.

#### a. Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Kota Palangka Raya

Guna untuk memudahkan pengukuran fokus kajian dalam penelitian ini, maka penulis membuat batasan fokus kajian dalam pengimplementasian kebijakan ketertiban di Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya. Perwujudan ketertiban di Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya. Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan menurut Edward III adalah meliputi Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi dan Struktur Birokrasi.

Pada pembahasan dan pemaparan yang disampaikan peneliti didasarkan melalui proses analisis data dengan menelaah dan memahami seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber baik itu wawancara, observasi, pengumpulan data foto, video dan sebagainya. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis data yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman, yaitu analisis data kualitatif yang dilakuka secara interaktif dan penelitian dan

seterusnya sepanjang proses penelitian berlangsung. Jadi, data yang diperoleh dari lapangan baik dari hasil observasi, wawancara atau dokumentasi langsung dipelajari, dirangkum, ditelaah, dan dianalisis hingga akhir penelitian.

Permasalahan tidak tertibnya angkutan untuk memasuki Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya sebagai tempat menaik dan menurunkan penumpang merupakan permasalahan yang dihadapi oleh Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya.

Menurut penumpang-1 :

*“Selama yang saya menaiki armada angkutan umum, memang sering saya temui, sopir berhenti medadak untuk mengambil atau menurunkan penumpang”*

Pernyataan ini ditambahkan oleh Penumpang-2 :

*“Kalo dulu biasanya nunggu dipinggir jalan aja, nunggu kendaraannya lewat terus naik, tapi kalo sekarang naiknya Cuma bisa dari terminal, tapi kadang ada juga sih berhenti jemput penumpang di jalan, mungkin karena di daerah sana gak ada terminalnya”*



Gambar 2. Penertiban Angkutan Penumpang dan Barang



Gambar 3. Sosialisasi Kebijakan Penertiban Angkutan Penumpang dan Barang

Pada beberapa kebijakan yang sudah dibuat oleh BPTD Wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah melalui Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya yang tentunya dapat diterapkan oleh pengguna Terminal A terutama sopir angkutan.

*“Kami juga ada kebijakan dan program yang sudah dibuat dan jalankan. Diantaranya sosialisasi operasional, pelayanan dan fasilitas yang ada di terminal. Kami buat sosialisasi kepada para sopir angkutan umum untuk masuk kedalam terminal agar menggunakannya secara bertahap dan memanfaatkan segala fasilitas terminal yang ada di Terminal A. Dalam melakukan kegiatan ini, kami juga dibantu dengan pihak-pihak terkait”*

Hal serupa juga di sampaikan oleh sopir-1 menyatakan bahwa :

*“iya memang ada tu, penertiban atau sosialisasi beberapa kali. Gimana ya kalau soal terminal. Namun masih banyak sopir-sopir lain yang pake kendaraan pribadi sebagai angkutan, jadi suka-suka mau ngambil dan nurunkan penumpang.”*

Hal tersebut juga di ungkapkan oleh sopir-2 lainnya :

*“ada memang beberapa kali sosialisasi dari Pegawai Terminal. Tapi kalau kami cari penumpang di terminal memang ada saja tapi tidak banyak ada. Terlepas dari Rute yang terbatas dan bersaing dengan angkutan travel gelap (illegal)*

*Jadi lebih baik ambil penumpang tembak (maksudnya terminal bayangan atau ngambil di perjalanan) itu pun juga kalo ada penumpangnya”*

Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A WA Gara sudah melakukan sosialisasi kepada para sopir-sopir angkutan. Namun hal itu tidak berhasil untuk menarik masyarakat dalam penggunaan Terminal Penumpang Tipe A WA Gara, karena masih banyak sopir angkutan penumpang yang tidak memiliki izin (ilegal) bahkan yang lebih parahnya adalah para sopir-sopir ini menggunakan kendaraan pribadi sebagai angkutan umum dalam menaikkan atau menurunkan penumpang semauanya.

Berdasarkan wawancara menyebutkan bahwa kebijakan yang sudah dibuat ialah sosialisasi kepada para sopir-sopir angkutan penumpang untuk menggunakan Terminal Penumpang Tipe A WA Gara. Sosialisasi telah dilaksanakan pada tanggal 12- 15 April 2021 lalu dengan dukungan Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Kepolisian dan Pihak TNI.



Gambar 4. Penertiban Gabungan

Bentuk kerjasama Terminal Penumpang Tipe A WA Gara bersama Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Polri, TNI, Pemerintah dan Stakeholder setempat dalam sosialisasi tersebut mempunyai harapan agar

mempercepat optimalisasi pelayanan sehingga ketertiban dapat di tercipta secara maksimal di terminal ini. Keberadaan Fasilitas-fasilitas pendukung yang terletak di sekeliling dan sekitar terminal menjadi masyarakat yang ada saat ini diharapkan mampu menjadi daya tarik untuk masyarakat agar dapat memaksimalkannya. Demi terlaksananya operasional terminal tersebut diharapkan juga adanya kesadaran dan kerjasama dari para pengemudi yang masih belum masuk ke dalam terminal, agar masuk ke dalam terminal sesuai dengan sosialisasi yang telah dilaksanakan beberapa waktu lalu berdasarkan kepada peraturan dan kebijakan yang berlaku agar terciptanya ketertiban.

Menurut Pegawai-I Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara :

*“Terminal itukan sebagai pangkalan kendaraan angkutan, tapi kenyataannya dilapangan angkutan masih banyak yang gak mau masuk ke terminal. Jadi pengawasan yang bisa kami lakukan terbatas, sedangkan resiko dijalan banyak sekali.”*

Pendapat itu diperkuat oleh Pegawai-2 Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara :

*“Pengawasan dan Penertiban yang dilakukan di Terminal meliputi pengujian yang dilakukan penguji selanjutnya akan diputuskan apakah kendaraan tersebut berhak atau tidak untuk berangkat dengan mengangkut penumpang”*

Standar awal dalam pelayanan kepada penumpang adalah memastikan penumpang merasa nyaman dan aman, sehingga setiap armada angkutan diwajibkan untuk melakukan pemeriksaan awal terhadap kondisi kendaraan yang akan beroperasi. Pemeriksaan yang dilakukan meliputi Adminitrasi dan Kondisi

armada yang digunakan sesuai arahan Peraturan Direktorat Jendral Perhubungan Darat melalui SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 tentang “Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Implementasi ini didukung oleh informasi yang diberikan Penguji-1, Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara :

“Pengujian yang dilakukan adalah RampCheck, tujuannya adalah mengecek standarisasi dari keamanan kendaraan angkutan agar meminimalisir segala kemungkinan terburuk dalam perjalanan”



Gambar 5. Rampcheck oleh Petugas Gabungan Penumpang-3 menyampaikan :

“Sebagai penumpang saya rasa pemeriksaan standar perlu, agar selama diperjalanan tidak ada rasa khawatir, kalo pun tetap ada keadaan yang tidak diinginkan itu musibah yang diluar kapasitas kita”



Gambar 6. Rampcheck oleh Petugas

Pernyataan ini didukung pernyataan Penguji 2, yaitu :

“Ramp Check ini bertujuan untuk memastikan kondisi kendaraan, Setiap kendaraan akan diperiksa satu persatu mulai dari kelengkapan teknis hingga kelengkapan secara administrasi. Adapun objek pemeriksaan lebih rinci seperti sistem alat kemudi, sistem penerangan, fasilitas tanggap darurat, perlengkapan kendaraan bermotor, badan kendaraan beserta komponen pendukung hingga kelengkapan syarat pengemudi. Jika semua komponen pemeriksaan sudah terpenuhi, maka kendaraan akan mendapat predikat lulus kelayakan dan mendapatkan stiker kelayakan. Namun tidak berarti bebas dari rampcheck, Kendaraan tersebut tetap terus akan di pantau dan di rampcheck agar selalu dalam keadaan yang baik”.



Gambar 7. Hasil Pemeriksaan Rampcheck



Gambar 8 Pemasangan Stiker kendaraan Layak



Gambar 11. Pemasangan Stiker kendaraan Layak

Pada saat proses Rampcheck terdapat pelanggaran atau ketidak layakan dari armada yang di periksa, maka penguji akan menyampaikan hal tersebut kepada Kepala Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara, untuk menunda keberangkatan armada tersebut sampai memperbaiki armadanya atau melengkapi administrasi yang belum ada. Hal ini di sampaikan oleh Kordinator Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara :

*“Jadi untuk semua Armada yang masuk ke terminal, harus melalui proses Rampcheck, tujuannya agar dilapangan atau diperjalanan dapat meminimalisir kemungkinan bermasalahnya kendaraan, kalopun setelah di Rampcheck masih terjadi hal-hal yang tidak diinginkan setidaknya kita sudah ada persiapan. Selain itu juga agar penumpang merasa lebih aman.”*

Pada kondisi dilapangan kadang terjadi perlawanan dari pihak-piha sopir yang memaksa agar armada yang mereka bawa untuk tetap diberangkatkan. Tentunya ini sangat beresiko untuk semuanya, baik untuk Armadanya, Sopir dan Keneknya bahkan untuk Penumpang-penumpangnya. Kordinator Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara dalam

menyikapi hal ini, menyerahkannya kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) untuk melakukan penyidikan, penindakan, dan pelimpahan ke pihak berwenang.

*“Permasalahan dilapangan yang sering kita temui diantaranya adalah beberapa sopir yang tetap memaksa agar armada yang mereka bawa diizinkan untuk berangkat meski kita nyatakan tidak layak sebenarnya kebijakan ini sudah kita sampaikan kepada pihak penyedia jasa angkutan seperti Perusahaan Otobus (PO) maupun kedaraan angkutan penumpang terusan untuk menyampaikan ke para sopirnya. Jadi untuk menyikapinya dalam artian yang tidak koperatif kami tindak dan bagi yang koperatif kami bina melalui pendekatan persuasif”*

Menurut PPNS Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara, berdasarkan masalah-masalah dilapangan yang terjadi :

*“Permasalahan yang ditemui dilapangan sampai saat ini yang kerap terjadi adalah banyaknya sopir yang memaksa untuk memberangkatkan aramdanya padahal sudah dinyatakan tidak layak, yang kami lakukan adalah untuk kebaikan semuanya. Tapi ya tetap saja mereka ada target yang harus disetor jadi ya pasti banyak yang keberatan dengan keputusan hasil Rampcheck. Jadi biasanya untuk tidakkan awal kami kasi pebinaan dan pengertian agar bisa memahami kondisinya, namun bagi yang tidak bisa kami ambil sikap yaitu penilangan Buku Kirnya atau untuk yang melawan dalam artian memaksa berangkat tanpa adanya izin dari Penguji akan kami lakukan pencabutan izin Angkut Penumpangnya”*



Gambar 12. Rampcheck dan Pendataan kendaraan



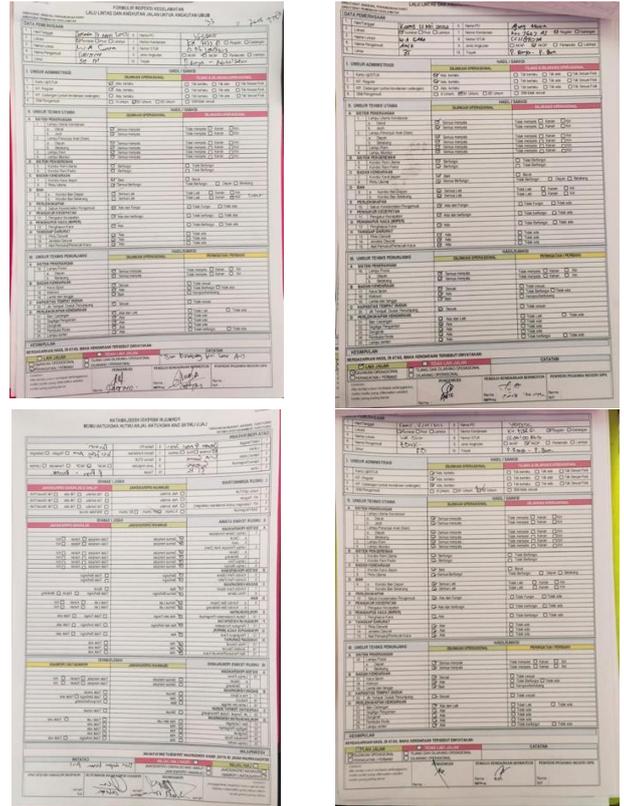
Gambar 13. Penindakan Kendaraan

Menurut Sopir-3, terkait tidak penertiban yang dilakukan Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara :

*“Penertiban atau sosialisasi pernah dilakukan di pegawai terminal dan dari pihak kantor juga ada. Tapi ya kadang gimana ya kalo kita gak boleh berangkat karena Armadanya gak lengkap atau gak layak bingung juga, kan kita sopir saja, Cuma disuruh bawa.”*

Pernyataan diatas didukung oleh Sopir-4, terkait tidak penertiban yang dilakukan Satuan Pelayanan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara :

*“Bagus sih tujuannya Penertiban ini biar semuanya aman. Tapi ya kalo kita gak boleh berangkat kita gak kerja dong, sedangkan tugas kita nyupirin saja.”*



Gambar 14. Laporan Hasil Pemeriksaan Rampcheck

Berdasarkan keadaan yang terjadi dilapangan, berikut adalah Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan menurut Edward III adalah meliputi Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi dan Struktur Birokrasi.

#### 1) Komunikasi

Komunikasi terdiri dari indikator-indikator sebagai berikut : Keberhasilan organisasi memerlukan juga adanya komunikasi yang berjalan dengan baik dan lancar tanpa ada hambatan. Ini menandakan bahwa komunikasi dalam suatu organisasi seringkali terhambat oleh berbagai hal yang terjadi dalam suatu organisasi. Berdasarkan hasil observasi menyatakan bahwa kadang-kadang ada komunikasi antar unit organisasi di Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya. Sebenarnya sebagai

seorang pimpinan dalam suatu organisasi hendaknya memiliki frame of reference dari para pegawainya. Artinya seorang pimpinan dalam menjalankan organisasinya maka harus memahami pola pikir anak buahnya tersebut. Hal ini disebabkan karena berbagai latar belakang, sikap, pendapat, kemauan, ilmu pengetahuan, kebiasaan, watak, tabiat dan sebagainya dapat akan dibawa ke dalam suatu organisasi yang sama. Berdasarkan hasil penelitian pada katagori sedang. Artinya sudah adanya kesesuaian menyampaikan perintah di Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya, tetapi masih belum maksimal.

## 2) Sumber daya

Sumber daya yang terdiri dari: Sumber daya yang sangat menentukan dalam suatu organisasi, salah satunya adalah sumber daya manusia. Hal ini disebabkan karena sehebat apapun perencanaan yang dibuat tanpa didukung sumber daya manusia tidak akan berarti apa-apa. Agar organisasi dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien, maka salah satu indikatornya memerlukan para pegawai yang memiliki skill sesuai dengan bidang pekerjaannya. Sehingga ada prinsip “the right man in the right place and the right man in the right job,” atau penempatan seseorang yang bekerja dalam suatu organisasi sesuai dengan keahlian yang dimilikinya. Berdasarkan hasil observasi menyatakan bahwa menurut para pegawai belum sepenuhnya memiliki keahlian sesuai dengan bidangnya di Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya. Berdasarkan hasil penelitian

pada katagori rendah, artinya belum menempatkan pegawai sesuai dengan keahliannya pada Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya.

## 3) Disposisi

Disposisi yang terdiri dari: Struktur yang ada saat ini tidak sesuai dengan jumlah volume kerja yang cukup besar. Dalam pelaksanaannya seluruh kendaraan angkutan penumpang baik yang akan masuk maupun keluar diwajibkan untuk masuk ke dalam terminal, namun pada kenyataannya di lapangan masih dijumpai beberapa kendaraan angkutan penumpang yang beroperasi tidak memasuki terminal. Tidak adanya pemberian sanksi secara tegas yang semestinya diberikan oleh pihak Satuan Pelayanan Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya kepada kendaraan angkutan yang tidak mengikuti ketentuan operasi sebagaimana yang telah diatur, menyebabkan lemahnya penegakan kebijakan tersebut.

## 4) Struktur birokrasi

Struktur birokrasi jelas mempengaruhi keberhasilan kebijakan karena melibatkan banyak pihak didalamnya. beberapa pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan akan bisinergi membentuk struktur birokrasi memiliki pemimpin yang mempunyai peran sebagai penanggung jawab. Pemimpin struktur birokrasi dalam Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangkaraya sebuah implementasi kebijakan pasti memiliki SOP (Standar Operating procedure). Seorang pimpinan memiliki peran, salah satunya adalah menilai aktivitas bawahan dalam

bekerja. Hal ini penting dilakukan agar bawahan akan merasa semangat dan merasa diperhatikan sehingga mereka akan bekerja untuk mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Berdasarkan hasil observasi menyatakan bahwa sering dilakukan pengukuran hasil kerja di Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya. Tanggung jawab adalah sesuatu yang harus dimiliki oleh semua orang yang bekerja dalam suatu organisasi. Tanpa adanya tanggung jawab, maka akan menimbulkan kekacauan dalam roda kehidupan organisasi. Berdasarkan hasil wawancara menyatakan bahwa pegawai sudah bekerja sesuai dengan standar dan berdasarkan hasil penelitian pada katagori sedang, jadi masih perlu dimaksimalkan.

b. Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya

Pada Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara Palangka Raya, tentunya tidak semudah dan selancar yang diharapkan, sehingga ditemui beberapa faktor penghambat dalam pengimplementasiannya. Faktor-faktor yang menjadi penghambatnya sebagai berikut

1) Faktor Birokrasi

Berdasarkan hasil observasi di lapangan sasaran birokrasi masih dirasakan belum optimal. Hal ini dapat terlihat betapa sepiunya terminal tersebut apabila dibandingkan dengan arus transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) ataupun Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang selalu dipadati Kendaraan Pribadi ditambah lagi dengan banyaknya Kendaraan

Pribadi yang digunakan sebagai Angkutan Penumpang Tanpa Izin (Illegal). Fasilitas Publik yang ditawarkan oleh pihak Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya sesungguhnya sudah sangat lengkap jika dibandingkan dengan Terminal Bayangan (Pool) hanya saja masih sering terjadi penjemputan atau penurunan penumpang di Terminal Bayangan (Pool). Alasan yang mendasar terjadinya hal ini dikarena letak Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya yang lokasinya agak jauh untuk dijangkau jika dibandingkan dengan terminal bayangan (pool) selain itu Armada pendukung/lanjutan lainnya yang relatif terbatas pilihannya.

2) Faktor Komunikasi

Berdasarkan hasil observasi di Terminal WA Gara, Wawancara dengan Korsatpel dan informasi masyarakat dapat dinyatakan bahwa pegawai yang bertugas selalu melaksanakan tugas dengan baik meliputi pelayanan dan pemeliharaan berbagai fasilitas yang ada di Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan Terminal WA Gara berda pada katagori sedang artinya tugas pelayanan dan pemeliharaan berbagai fasilitas yang ada di Terminal Tipe A WA Gara Kota Palangkaraya sudah dilaksanakan, tetapi perlu di optimalkan. Penghambat yang masih terjadi adalah dari para Penumpang, Pengemudi, Kernet, dan Pengunjung yang masih menggunakan fasilitas semauanya tanpa mematuhi aturan ataupun himbauan yang sudah di pasang maupun disosialisasikan oleh para petugas yang ada.

### 3) Faktor Disposisi/sikap

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Pasal 140, pasal 141 dan pasal 143 sudah sangat jelas mekanisme bagaimana sebuah kendaraan dapat menjadi moda transportasi Angkutan Penumpang. Penghambat yang terjadi adalah bermunculannya Terminal Bayangan (Pool), selain itu sering sekali terjadi penjemputan atau penurunan penumpang di Terminal Bayangan (Pool). Selain itu banyaknya Kendaraan Pribadi yang digunakan sebagai Angkutan Penumpang Tanpa Izin (Illegal).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Perilaku organisasi kelompok sasaran dalam implementasi kebijakan penertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A Gara Palangka Raya dalam hal ini sudah berjalan dengan baik dimana implementasi penertiban secara bertahap mulai dipatuhi oleh kelompok sasaran.
2. Perilaku birokrasi pelaksana di tingkat bawah dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal Penumpang Tipe A W.A Gara dalam implementasi kebijakan ini, kontrol organisasi tetap dilakukan oleh pimpinan kepada staf yakni memberikan pemahaman kepada perilaku tingkat bawah (Supir) dengan terbitnya kebijakan penertiban terminal daya.
3. Respon kelompok target kebijakan dalam menanggapi kebijakan penertiban terminal ada yang meresponnya secara positif menganggap bahwa penertiban ini memberikan jaminan keamanan dalam terminal dan yang menanggapi

secara negatif yang muncul diakibatkan tidak adanya komunikasi yang baik kepada masyarakat berupa sosialisasi kebijakan..

## SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka beberapa hal yang penulis sarankan sehubungan Implementasi Kebijakan Penertiban Terminal Penumpang Tipe A W.A Gara kota Palangka Raya dalam mencapai tujuan maupun target dimasa yang akan datang sebagai berikut :

1. Menyarankan kepada instansi-instansi yang terkait dalam Penertiban Angkutan penumpang Di Terminal Penumpang Tipe A W.A Gara Kota Palangkaraya agar mereka bekerja secara konsisten terhadap tugasnya masing-masing, sehingga penertiban yang dilakukan dapat mencapai hasil yang optimal.
2. Kemudian jangan mau pandang buluh, karena yang namanya aturan harus tetap ditegakkan dan harus menjunjung tinggi keadilan.
3. Kemudian kebijakan penertiban angkutan umum harus ditegakkan dan jangan segan-segan memberikan sangsikepada para pelanggar kebijakan penertiban angkutan.
4. Menyarankan kepada sopir-sopir angkutan umum, bahwa mereka harus menaati peraturan angkutan umum, agar terciptanya ketertiban berlalu lintas.
5. Kemudian kesadaran masyarakat juga sangat diperlukan agar mau memasuki terminal dan mau menaiki mobil angkutan di dalam terminal.

## REFERENSI

- Adam, Daniel, Ari Subowo, And Auffer Marom. 2018. "Implementasi Kebijakan Bus Rapid Transit ( Brt ) Trans Semarang Di Kota Semarang."
- Edie, Arif Moelia. 2020. "Penerimaan Dan Resistensi Terhadap Kebijakan Penataan Transportasi Angkutan Umum Di Kota Bandung." Jurnal

- Pemerintahan Dan Keamanan Publik (Jp Dan Kp) 2(2):68–82. Doi: 10.33701/jpkp.V2i2.998.
- Ferza, Ray, Moh Ilham A. Hamudy, And M. S. Rifki. 2019. "Tirtonadi Bus Terminal Services: An Innovation Derailed?" *Jurnal Bina Praja* (21):171–83. Doi: 10.21787/jbp.11.2019.171-183.
- H. Idris, Mustamin, M. Ulfatul Akbar, And Fauzy As Syafiq. 2019. "Implementasi Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro Di Kota Mataram (Studi Kasus Di Dinas Perhubungan Kota Mataram)." *Jiap (Jurnal Ilmu Administrasi Publik)* 7(2):108. Doi: 10.31764/jiap.V7i2.1270.
- Kase, Ernes Fabianus, Thomas Aquino Arif Sidyn, And Valentinus Tan. 2019. "Kinerja Pelayanan Angkutan Mobil Penumpang Umum Trayek Termina Mena - Kota Ruteng." *Teknosiar* 13(1):46–56. Doi: 10.37478/Teknosiar.V13i1.232.
- Kurniawan, Irvan Arif. 2019. "Implementasi Kebijakan Transportasi Publik Bus Transjakarta (Busway) Dalam Rangka Mengurangi Kemacetan." *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi* 9(1):1–24. Doi: 10.33592/jia.V9i2.258.
- Pamungkas, Mahardhika Mulya Adi, And Wahyu Nurharjadmo. 2019. "Implementasi Pembangunan Skybridge Di Kota Surakarta." *Jurnal Litbang Sukowati: Media Penelitian Dan Pengembangan* 3(1):15. Doi: 10.32630/Sukowati.V3i1.63.
- Pinayungan, Jimmi, Heri Kusmanto, And Isnaini Isnaini. 2018. "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Jurnal Administrasi Publik: Public Administration Journal* 8(1):108. Doi: 10.31289/jap.V8i1.1581.
- Putra, Ikhsan Risniawan, Febri Yuliani, And Hasim As'ar. 2022. "Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Jurnal Niara* 14(3):284–91.
- Siregar, Suci Ramadhani, Wardaya, And Darmawan Tas'an. 2017. "Implementasi Kebijakan Transportasi Publik Lalu Lintas Di Medan." *Manajemen Transportasi & Logistik* Vol. 4, No(02):147–58.
- Sitohang, Oloan, Reynaldo Siahaan, And Arnoldus Yansen Berkat Laia. 2021. "Kinerja Operasional Moda Bus Trans Mebidang Trayek Lubuk Pakam-Pusat Pasar Medan Di Masa Pandemi Covid-19." *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil (Jrkms)* 04(12):131–43. Doi: 10.54367/Jrkms.V4i2.1383.
- Sukarmi, Sukarmi, And Deny Suwondo. 2019. "Kebijakan Penggunaan Moda Transportasi Umum Untuk Kesejahteraan Ekonomi Masyarakat Kota Semarang." *Masalah-Masalah Hukum* 48(2):194. Doi: 10.14710/Mmh.48.2.2019.194-203.
- Utami, Anggela Liana. 2022. "Potensi Transportasi Umum Dalam Mendukung Pengembangan Pariwisata Kota Palangka Raya." *Jurnal Transportasi* 20(3):201–12.
- Wijaya, Shadu Satwika, Paihis Israwan Setyoko, And Slamet Rosyadi. 2018. "Kebijakan Pengelolaan Transportasi Publik Di Purwokerto The Policy Of Public Transportation Management In Purwokerto Shadu Satwika Wijaya \*, Paulus Israwan Setyoko , Slamet Rosyadi \*\* Jurusan Ilmu Administrasi Negara , Universitas Jenderal Soedirman , Pur." *Jurnal Litbang Provinsi Jawa Tengah*, Volume 16(1):17–26.
- Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
- Peraturan Pemerintah Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan;
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6251/AJ.104/DRJD/2017 tentang Pedoman Kriteria Penentuan Kelas Terminal Penumpang Tipe A.