IMPLEMENTASI PENYELENGGARAAN PENGELOLAAN TERMINAL TIPE C DI BANJARAN KABUPATEN BANDUNG

IMPLEMENTATION OF TYPE C TERMINAL MANAGEMENT POLICY IN BANJARAN BANDUNG REGENCY

(*Studi Kasus di Terminal Banjaran Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung*)

Dudi Mulyadi[1], Heru Nurasa[2],, Mas Halimah[3]

[1,]Program Pascasarjana Kebijakan Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Padjadjaran

[2,3]Departemen Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Padjadjaran

dudimulyadi118@gmail.com

ABSTRAK

Pelaksanaan penyelenggaraan pengolaan terminal type c di kabupaten studi kasus di terminal banjaran berdasarkan observasi dilapangan bahwa pelaksanaan di terminal banjaran dinas perhubungan kabupaten bandung masih banyak kendala kendala dilapangan, banyaknya kendaraan angkutan umum yang belum mematuhi dan masih banyak pelanggaran yang ada dilapangan, jika diamati semrawutnya terminal diakibatkan kurangnya kesadaran dan sumber daya manusia yang ada di lingkungan, masih banyak yang kurang kesadarannya masyarakat yang belum mematuhi arti pentingnya terminal bagi keselamatan.

Berdasarkan fenomena tersebut, Tujuan Penelitian ini yaitu untuk menganalisis dan mengetahui implementasi kebijakan pengelolaan terminal type c di banjaran yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung. Teori yang digunakan sebagai pedoman penelitian adalah teori implementasi kebijakan. Sesuai dengan karakteristik penelitian, pendekatan penelitian ini menggunakan studi metode penelitian kualitatif dengan desain deskriptif, adapun pengumpulan data dilakukan adalah studi kepustakaan dan studi lapangan seperti observasi dan wawancara. Sementara pengumpulan data sekunder dilakukan pengolahan literatur, dokumen, perundang-undangan serta hasil penelitian terdahulu. Analisis data yang digunakan adalah triangulasi data hasil wawancara serta membandingkan wawancara dengan isi dokumen yang berkaitan.
Kata kunci: Implementasi Kebijakan, Pengelolaan, Terminal

ABSTRACT

The implementation of the type c terminal management in the case study district at the Banjaran terminal is based on field observations that the implementation at the banjaan terminal of the Bandung Regency transportation service there are still many obstacles in the field, the number of public transportation vehicles that have not complied with and there are still many violations in the field, if we observe the chaos terminal is caused by a lack of awareness and human resources in the environment, there is still a lot of public awareness that does not comply with the importance of terminals for safety.

Based on this phenomenon, the purpose of this study is to analyze and determine the implementation of the type c terminal management policy in Banjaran by the Bandung Regency Transportation Agency. The theory used as a research guide is the theory of policy implementation. In accordance with the characteristics of the research, this research approach uses qualitative research methods with descriptive design, while data collection is carried out in the form of library research and field studies such as observations and interviews. Meanwhile, secondary data collection is carried out by processing literature, documents, legislation and the results of previous research. The data analysis used was triangulation of interview data and comparing interviews with the contents of related documents.
Key word: Policy Implementation, Management, Terminal

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kabupaten Bandung khususnya Terminal Banjaran terdapat penyediaan fasilitas terminal khususnya fasilitas parkir yang merupakan masalah yang perlu segera ditinjau karena jika fasilitas parkir di Terminal Banjaran dinilai sudah tidak memadai sehingga menyebabkan penurunan fungsi dari terminal. Disamping itu, pengaturan sistem operasi di Terminal Banjaran dinilai kurang baik sehingga terjadi kepadatan . Pada jam – jam tertentu terutama pagi dan siang hari, dimana sebagian aktivitas masyarakat terpusat pada kegiatan pasar yang berlokasi di samping Terminal Banjaran, juga menyebabkan aktivitas kendaraan angkutan dalam kota maupun antar kota terpusat di terminal. Akibatnya volume kendaraan yang masuk ke dalam terminal tidak sebanding dengan luas terminal yang ada sehingga banyak sopir kendaraan umum yang memarkirkan kendaraan bahkan menaik-turunkan penumpang di luar terminal.

Ditinjau dari sistem jaringan rute secara keseluruhan, maka terminal merupakan simpul utama dalam jaringan yang dalam jaringan ini sekumpulan lintasan rute bertemu. Dengan demikian terminal merupakan komponen utama dari jaringan yang mempunyai peran yang cukup signifikan. Kelancaran yang ada pada terminal akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem angkutan umum secara keseluruhan.

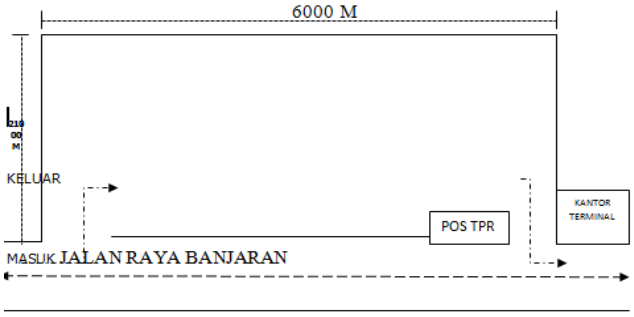
Tabel 1.1

Jumlah Data Kendaraan Umum di Terminal Banjaran tahun 2019

JUMLAH DATA KENDARAAN UMUM
DI TERMINAL BANJARAN

NO	TRAYEK JURUSAN	JENIS KENDARAAN	JUMLAH KENDARAAN	
			SELURUH BERDASAR TRAYEK	YANG BEROPERASI TIAP HARI
1	2	3	4	5
1	Banjaran - Tegalega	Angkot/AKDP		134
2	Banjaran - Soreang	Angkot		70
3	Banjaran - Gamblok	Colt Pick Up		35
4	Banjaran - Arjasari	Angkot		30
5	Banjaran - Baros	Colt Pick Up		20
6	Banjaran - Cikalong Pangalengan	Colt Pick Up		70
8	Pangalengan - Bandung	Elep (AKDP)		30
9	Pangalengan -Bandung	Bus (AKDP)		6
	JUMLAH		-	395

Sumber: Data Profil Terminal Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung tahun 2019

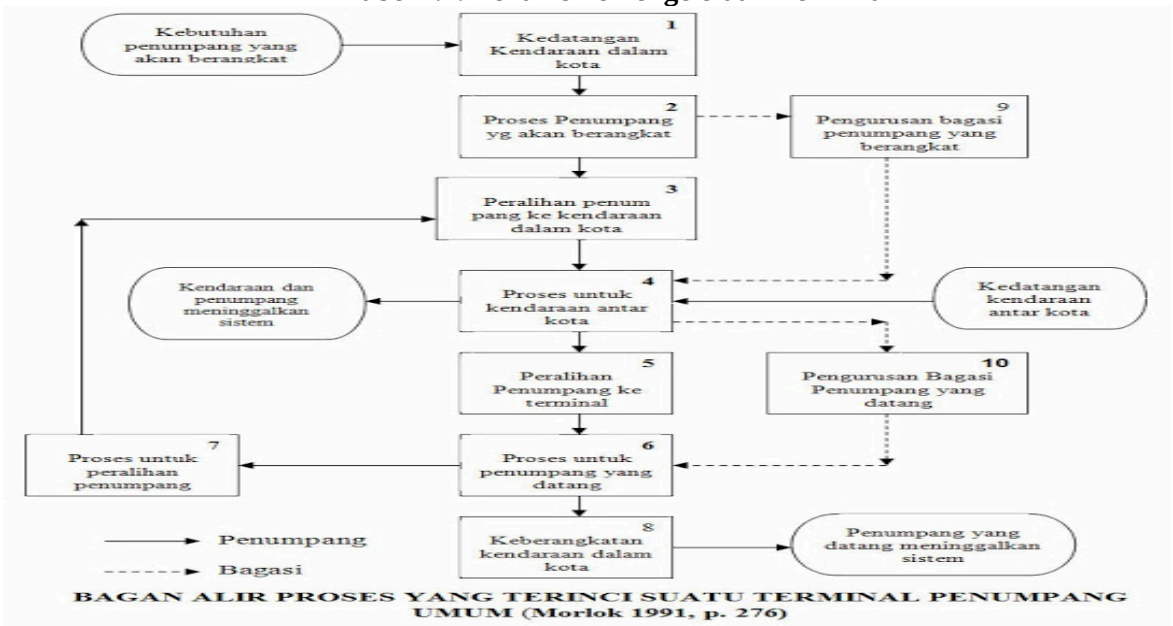


Sumber : Denah Terminal Banjaran 2020

Dalam hal ini menunjukkan bahwa kendaraan Umum yang masuk kedalam Terminal Banjaran dari semua Trayek kurang lebih 395 kendaraan, dan didalamnya sudah termasuk kendaraan umum yang begitu sesak, jumlah unit kendaraan terus mengalami peningkatan yang signifikan, bahkan mungkin hal ini akan terus terjadi pada tahun-tahun berikutnya.

Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung dalam hal pengelolaan terminal mempunyai kendala untuk mengimplementasi kebijakan pemerintah di daerah. Persoalan - persoalan tersebut muncul, bisa disebabkan oleh kurang terlaksananya implementasi yang di jalankan, Lokasi kajian pada studi ini berada di Kecamatan Banjaran Kabupaten Bandung. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bandung KecamatanBanjaran termasuk Kawasan Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala Kabupaten atau beberapa Kecamatan dan berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani skala Kabupaten atau beberapa Kecamatan. Penepatan Kecamatan Banjaran sebagai Pusat Kegiatan Lokal mempengaruhi percepatan pembangunan di Kecamatan Banjaran dan mobilitas penduduk yang menyebabkan bertambahnya jumlah kendaraan yang terdapat di Kecamatan Banjaran, baik angkutan umum maupun pribadi. Dengan meningkatnya intensitas pergerakan yang dilakukan penduduknya maka tuntutan akan ketersediaan sarana dan prasarana angkutan semakin meningkat pula baik dari segi kualitas dan kuantitasnya, harus dapat mengimbangi tingkat pertumbuhan pergerakan kendaraan dan penduduk. Kecamatan Banjaran ini dilalui oleh beberapa trayek dengan pergerakan internal (lokal) maupun eksternal.

Tabel 1.2.Mekanisme Pengelolaan Terminal



BAGAN ALIR PROSES YANG TERINCI SUATU TERMINAL PENUMPANG UMUM (Morlok 1991, p. 276)

Berdasarkan alur proses terminal menyatakan bahwa terminal dapat dianggap sebagaimana alat untuk memproses muatan dan penumpang dan lain-lain dari sistem transportasi yang akan mengangkut lalu lintas. Dalam proses tersebut, terminal melakukan berbagai fungsi seperti memuat penumpang atau barang ke dalam kendaraan dan sebagainya. Proses ini memerlukan prosedur untuk mengatur operasi dan untuk menjamin bahwa semua fungsi dilakukan dengan cara yang sesuai dan urutan yang benar, dalam hal ini Bagan yang paling sederhana hanya menunjukkan terminal sebagai satu-satunya pusat kegiatan.

Dalam proses kegiatan, tampak sekali bahwa implementasi kebijakan Dinas Perhubungan selaku pihak yang bertanggung jawab atas terminal wajib melakukan pengelolaan yang baik terhadap aset-asetnya. Pengelolaan tersebut dimulai dari perencanaan kebutuhan terminal, pengoperasian terminal, pemeliharaan terminal, hingga pembaharuan terminal. Salah satu yang menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan yaitu terminal tipe C.

Terminal tipe C menjadi sorotan atau fokus utama dari Dinas Perhubungan karena layanan moda transportasi terminal tipe C menjadi tumpuan masyarakat dalam menggunakan sarana transportasi. Terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan angkutan umum pedesaan dan angkutan kota yang dibutuhkan di Kabupaten Bandung dalam rangka menyediakan prasarana transportasi untuk masyarakat di Kabupaten Bandung. Dalam pengelolaannya Terminal Tipe C di Kabupaten Bandung belum memenuhi standar yang telah ditetapkan. Tidak terpenuhinya standar tersebut dapat dilihat dari kondisi fisik terminal, kapasitas terminal yang tidak memadai dan tidak tersedianya fasilitas-fasilitas yang diperlukan terminal seperti marka jalan, fasilitas pendukung, kantor yang layak dan minimnya fasilitas penerangan pada malam hari. Kondisi prasarana pada terminal tipe C ini dirasa kurang layak sehingga tidak dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat. Kondisi prasarana paling parah terjadi adalah pada terminal Banjaran.

Untuk mengimplementasikan kebijakan terminal ini tidak optimal dalam memanfaatkan potensi dan letak strategis, dan kurangnya tim pelaksana yang mendorong supir-supir agar menjalankan muat angkut orang dan barang agar dilaksanakan di Terminal Banjaran juga kemampuan merencanakan kegiatan, kemampuan komunikasi dan kemampuan mengorganisasikan serta mengawasi kegiatan-kegiatan program, sehingga pelaksanaan program-program berjalan apa adanya dan tidak tepat pada sasaran, tidak memberdayakan dan tidak bermanfaat bagi masyarakat.

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, menunjukan bahwa Implementasi kebijakan pengelolaan Terminal tipe C di Banjaran Kabupaten Bandung relative masih rendah. Hal ini dapat dilihat dari indikasi-indikasi sebagai berikut :

1. Pelaksanaan pengelolaan Terminal Tipe C Banjaran di Kabupaten Bandung secara praktis masih belum efektif dan masih jauh dari realiasasi,berdasarkan data masih jauh dari target sasaran, dimana dalam Terminal Banjaran masih sedikit angkutan umum yang masuk kedalam terminal, padahal dalam peraturan daerah sudah jelas dimana angkutan umum wajib masuk kedalam terminal dan tidak menaik turunkan penumpang diluar kawasan Terminal.
2. Kurangnya komunikasi antar petugas dilapangan, terlihat dari tanggung jawab dan tugas pokoknya masih rendah atau siapa berbuat apa tidak berjalan, sehingga pengemudi angkutan umum merasa tidak ada efek jera.
3. Sumber daya manusia yang ada di Terminal tipe C di Banjaran masih kurang, sehingga untuk mengarahkan atau mengatur lalu lintas ke dalam Terminal masih terbatas, sehingga para awak angkutan umum masih kurang memahami apa fungsinya terminal. Berikut data dari jumlah kendaraan yang masuk ke dalam terminal kurang lebih hampir 395 kendaraan sedangkan petugas yang dilapangan hanya 10 orang sehingga pada kenyataannya masih semrawut.

JUMLAH DATA KENDARAAN UMUM
DI TERMINAL BANJARAN

NO	TRAYEK JURUSAN	JENIS KENDARAAN	JUMLAH KENDARAAN	
			SELURUH BERDASAR TRAYEK	YANG BEROPERASI TIAP HARI
1	2	3	4	5
1	Banjaran - Tegalega	Angkot/AKDP		134
2	Banjaran - Soreang	Angkot		70
3	Banjaran - Gamblok	Colt Pick Up		35
4	Banjaran - Arjasari	Angkot		30
5	Banjaran - Baros	Colt Pick Up		20
6	Banjaran - Cikalong Pangalengan	Colt Pick Up		70
8	Pangalengan - Bandung	Elep (AKDP)		30
9	Pangalengan -Bandung	Bus (AKDP)		6
	JUMLAH		-	395

Stuktur birokrasi yang masih kurang paham apa itu fungsi terminal. Faktor-faktor stuktur birokrasi yang mempengaruhi di dalam pelaksanaan pelayanan di terminal, antara lain faktor kesadaran aparat yang ditunjukkan dengan sikap dan tingkah laku serta cara kerja aparat yang bertugas di lapangan, menunjukkan hasil yang kurang memuaskan. Kurangnya kesadaran petugas terhadap tanggung jawab dan disiplin dalam tugas membuat kepercayaan masyarakat menurun terhadap kinerja aparat. Birokrasi yang ada di lingkungan terminal hanya di kendalikan oleh seseorang saja dimana dalam data stuktur organiasi Kordinator lapangan dan para pelaksana tidak saling mendukung didalam program kerja.

Permasalahan lain dari jalur kedatangan dan keberangkatan adalah jarak yang terlalu dekat dengan jalan utama. Berdasarkan data di Terminal Banjaran ini mencapai 3.000 meter. Adanya aktivitas lain di luar layanan transportasi umum, adanya tenda liar pedagang di kawasan Terminal Banjaran menjadi salah satu penyebab menyempitnya lahan terminal. Kondisi di Terminal Banjaran ini juga jadi lahan parkir kendaraan yang hendak ke Pasar Banjaran. Jumlah angkutan umum yang seharusnya 50 hingga 60 per satuan waktu, kini hanya 25 unit kendaraan karena lahan terminal dipakai parkir dan termasuk tenda pedagang.

4. Kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya mematuhi peraturan-peraturan yang dibuat oleh pemerintah. Kondisi ini disebabkan dimana masyarakat yang mau naik kendaraan tidak mau didalam area Terminal karena dengan beberapa alasan seperti tidak mau ngantri dan lain sebagainya. Berdasarkan data dilapangan jumlah yang berkunjung ke terminal banjaran kurang lebih 1275 orang per harinya, terminal ini setiap harinya melayani 5 trayek dengan jumlah 1.000 unit angkutan umum yang seharusnya masuk ke terminal namun, dikarenakan adanya kurang kesadaran dari masyarakat maupun sopir angkutan umum memilih mencari penumpang di luar terminal dan berhenti di bahu jalan.

TINJAUAN PUSTAKA

1.2. Pengertian Implementasi Kebijakan

Kebijakan yang sudah direkomendasikan untuk dipilih oleh pembuat kebijakan bukanlah jaminan bahwa kebijakan tersebut pasti berhasil dalam implementasinya.Banyak faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan baik yang bersifat individual maupun kelompok atau institusi.Implementasi dari suatu program melibatkan upaya-upaya pembuat kebijakan untuk mempengaruhi perilaku birokrat sebagai pelaksana kebijakan.

Birokrasi sebagai kepanjangan tangan dari pemerintah berfungsi sebagai pelaksana kebijakan.Birokrasi melaksanakan tugas maupun fungsi pemerintah dari hari ke hari tentunya membawa dampak pada warganegaranya. Peranan birokrasi sangat menentukan keberhasilan dari program yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Sinergitas antara pembuat kebijakan dengan birokrasi sebagai implementator sangat penting guna pencapaian tujuan kebijakan. Nugroho (2003:158) menyatakan bahwa:

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang.Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasi dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut.

Terdapat model kebijakan publik model menurut **George C. Edward III**, model implementasi kebijakan ketiga yang berperspektif top down dikembangkan oleh **George C. Edward III** yang menamakan model implementasi kebijakan publiknya dengan direct and indirect impact on implementation. Dalam pendekatan yang di terjemahkan oleh **Edward III**, terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan, yaitu :

1. **Komunikasi**

Komunikasi disini menurut **Edward III** sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi

kebijakan publik. implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Komunikasi–~~at~~au pentranmision informasi diperlukan agar pembuat keputusan dan para implementor akan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan diterapkan dalam masyarakat

2. Sumber daya

Ada beberapa indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen antara lain :

a. **Staf**, sumber utama dari sumberdaya implementasi kebijakan adalah staf. Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebagiankan oleh karena staf yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten dibidangnya. Penambahan jumlah staf dan implementor saja tidak mencukupi, tetapi diperlukan pula kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan.
   Dalam menimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.
b. **Informasi**, dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu pertama informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Yang kedua informasi mengenai data kapatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemeringtah yang telah ditetapkan.
c. **Wewenang**, pada umunya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik.
d. **Fasilitas**, fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

3. Disposisi

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik.jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga pada praktiknya tidak terjadi bias.terdapat variabel dari disposisi antara lain :

a. **Pengangkatan birokrat**, sikap para pelaksana akan menimbulkan hambtan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan – kebijakan yang diinginkan oleh pejabat – pejabat tinggi. Pengangkatan personil pelaksana kebijakan harus lah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan lebih pentingnya lagi pada kepentingan masyarakat.
b. **Insentif**, insentif oleh para pelaku pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya ternteu mungkin akan menajadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik.

4. Struktur birokrasi

Terdapat dua karakteristik yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi atau organisasi kearah yang lebih baik adalah melakukan standar operasional prosedur (SOP) dan melaksanakan fragmentasi. SOP merupakan suatu kegiatan rutin yang memungkinkan para pegawai atau pelaksana kebijakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan nya pada tiap harinya sesuai dengan standar yang ditetapka, sedangkan pelaksana fragmentasi adalah upaya penyebaran tanggung jawab kegiatan-kegiatan atau aktivitas-aktivitas pegawai diantara beberapa unit kerja.

kerangka pemikiran di atas, definisi operasional dalam penelitian ini adalah:

1. PengelolaanTerminal 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 akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan

pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang

2. Terminal banjaran adalah adalah unit Kerja Perangkat Daerah di dinas perhubungan kabupaten bandung yang dibentuk untuk menyelenggarakan fungsi terminal
3. Implementasi adalah memahami apa yang nyatanya terjadi sesudah suatu kebijakan pengelolaan terminal dinyatakan berlaku atau dirumuskan yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikan maupun untuk menimbulkan dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.
4. Kebijakan adalah suatu arah tindakan yang diusulkan oleh pemerintah dalam pengeloaan termina di banjaran, yang memberikan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap kebijakan yang diusulkan untuk menggunakan dan mengatasi dalam rangka mencapai suatu tujuan, atau merealisasikan suatu sasaran atau maksud dengan penyelengaraan terminal.
5. Implementasi kebijakan adalah proses implementasi kebijakan hanya dapat dimulai apabila tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran yang semula bersifat umum telah diperinci, fungsi terminal banjaran telah dirancang dan sejumlah biaya telah dialokasikan untuk mewujudkan tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran terminal. Implementasi kebijakan dapat dilihat dari indikator:

a. Komunikasi adalah upaya yang sistematis untuk merumuskan secara tegas azas-azas penyampaian informasi serta pembentukan sikap dan pendapat. Komunikasi mempunyai peranan yang penting sebagai acuan pelaksanaan kebijakan *pengelolaan terminal* mengetahui persis apa yang akan dikerjakan, ini berarti komunikasi juga dinyatakan dengan perintah dari atasan terhadap pelaksanan kebijakan, sehingga komunikasi harus dinyatakan dengan jelas, cepat dan konsisten. Adapun konsep-konsepnya sebagai berikut:

1) Transformasi (*transmission*) adalah perubahan dari suatu bentuk ke bentuk yang lain. Transformasi dalam penelitian ini terdiri dari komunikasi perubahan kebijakan dan ketersediaan kebijakan.

2) Kejelasan (*clarity*) adalah situasi dimana semua informasi yang dibutuhkan oleh berbagai pihak. Kejelasan tersebut terdiri dari kejelasan komunikasi kebijakan dan transparansi komunikasi kebijakan

3) Konsistensi (*consistency*) adalah salah satu factor kesuksesan. Konsisten adalah tindakan yang dilakukan terus menerus untuk mencapai tujuan. Konsistensi terdiri dari konsistensi komunikasi kebijakan dan keberlanjutan pelaksaaan komunikasi kebijakan

Sumber daya adalah suatu nilai potensi yang dimiliki oleh suatu materi atau unsur tertentu dalam kehidupan. Sumber daya bukan hanya menyangkut sumber daya manusia semata melainkan juga mencakup kemampuan sumber daya mineral lainnya yang mendukung kebijakan tersebut dan faktor dana. Adapun konsep- konsepnya sebagai berikut:

- Sumber daya keuangan adalah suatu nilai potensi yang dimiliki dalam keuangan.

-Sumber daya manusia adalah suatu nilai potensi yang dimiliki dalam manusia yang terdiri dari kuantitas pegawai, kualitas pegawai dan kompetensi pegawai.

c. Disposisi dan sikap pelaksana adalah tindakan atau lanjutan dari pimpinan kepada bawahan yang berupa memo atau perintah yang menjelaskan tentang pekerjaan apa yang seharusnya dikerjakan dan siapa penanggung jawabnya sesuai keinginan pimpinan. Adapun konsep-konsepnya sebagai berikut:

4) Komitmen adalah suatu perikatan atau kontrak berupa jjanji yang tidak dapat dibatalkan secara sepihak dan dilaksanakan apabila persyaratan yang disepakati bersama dipenuhi yang terdiri dari adanya komitmen kebijakan dan adanya keseriusan impelementasi kebijakan

5) Kejujuran adalah dasar pijakan bagi suatu kebenaran yang sungguh-sungguh, bukan rekayasa rasionalisasi yang terdiri dari adanya kesesuaian tarif kebijakan dan adanya kesesuaian waktu kebijakan.

d. Struktur organisasi birokrasi adalah sebuah *struktur* dengan tugas- tugas operasi yang sangat rutin yang dicapai melalui spesialisasi, dan aturan. Adapun konsep-konsepnya sebagai berikut:

1). Prosedur operasi adalah tata cara rutin

yang memungkinkan para pejabat publik untuk membuat berbagai keputusan dari pedomaan kegiatan dan tatacara pengelolaan kebijakan.

2). Fragmentasi adalah pembagian tanggungjawab untuk sebuah bidang kebijakan diantara unit-unit organisasional terdiri dari keterlibatan aktor luar organisasi dan dukungan aktor luar.

METODE PENELITIAN

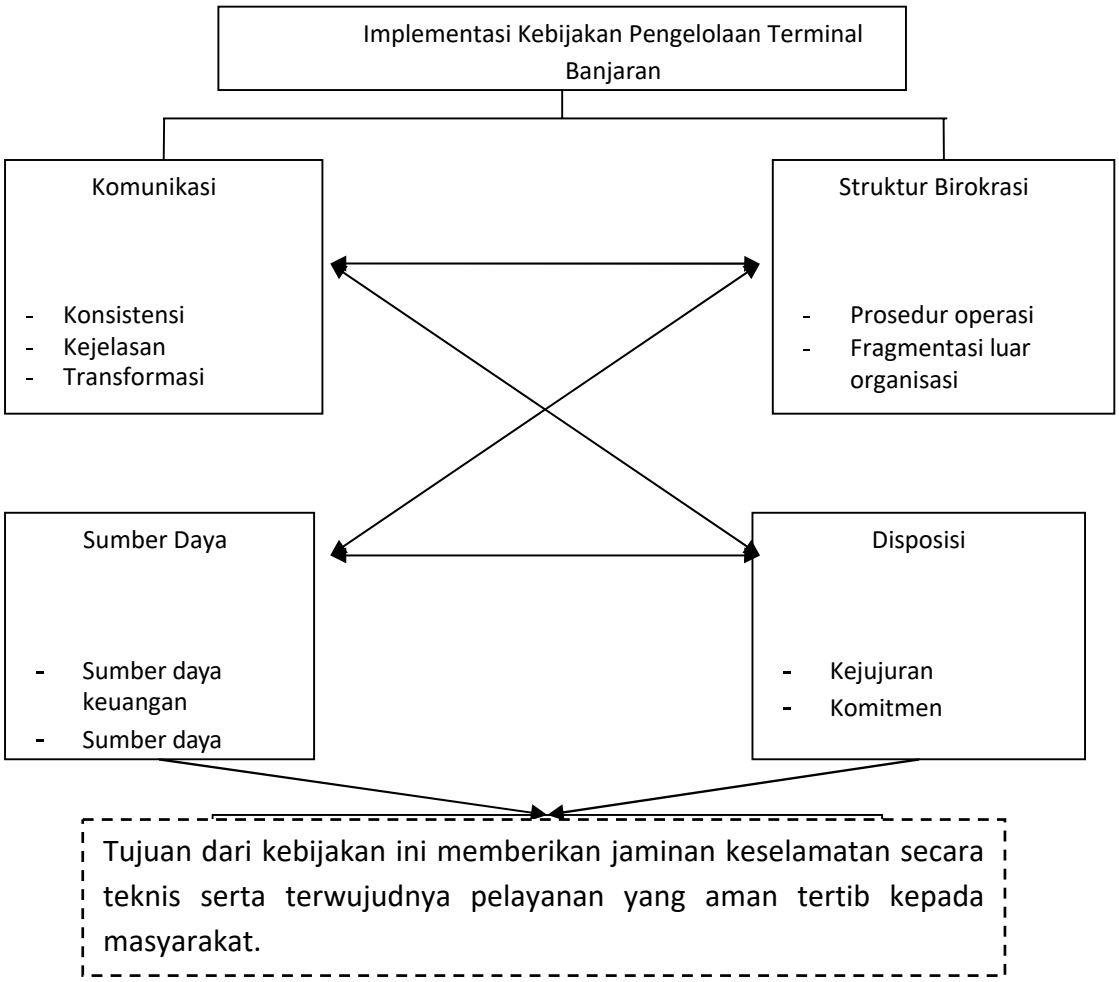
3.1 Desain Penelitian

implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kabupaten Bandung dalam pelayanan fungsi Terminal tipe C metode penelitian deskriptif dengan pendektan kualitatif. Mely G Tan (dalam Silalahi 2012:28) mengatakan bahwa penelitian deskriptif bertujuan menggambarkan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala, atau kelompok tertentu atau untuk menentukan frekuensi atau penyebaran suatu gejala atau frekuensi adanya hubungan tertentu antara suatu gejala dan gejala lain dalam masyarakat. Menurut Moleong (2004:6) merupakan data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar dan bukan angka- angka, selain itu semua yang di kumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti.

Permasalahan yang akan dikaji oleh peneliti merupakan masalah yang bersifat sosial dan dinamis. Oleh karena itu, peneliti memilih menggunakan metode penelitian kualitatif untuk menentukan cara mencari, mengumpulkan, mengolah dan menganalisis data hasil penelitian tersebut. Penelitian kualitatif ini dapat digunakan untuk memahami interaksi sosial, misalnya dengan wawancara mendalam sehingga akan ditemukan pola-pola yang jelas.

Gambar 2.2

Model Kerangka Pemikiran



2.4. Proposisi

Fungsi Terminal tipe C dikawasan Banjaran Kabupaten Bandung dapat teroptimalisasi dan ditelaah melalui Komunikasi, Sumberdaya, Disposisi, dan Struktur Birokrasi.

PEMBAHASAN

Daerah banjaran Kabupaten Bandung mempunyai kedudukan sebagai ibukota kabupaten bandung dan merupakan satu-satunya daerah tingkat II yang berstatus kota di antara empat daerah tingkat II lainnya di kabupaten bandung yang berstatus kota yaitu kota soreang , kota pangaelngan ,dan kota Cileunyi . Dibandingkan daerah-daerah lainnya di kabupaten Bandung , Kota Banjaran merupakan daerah yang memiliki luas wilayah yang paling sempit yaitu 32, 5 Km^2. Secara administratif, Kota Banjaran dibagi menjadi2 5 Kelurahan, 617 RW, dan 2.531 RT. Daerah seluas 3.250 Ha ini dihuni oleh sekitar 428.282 jiwa yang berarti Kota Banjaran mempunyai tingkat kepadatan rata-rata 13.177 jiwa/km^2. Sedangkan secara geografis, Kota Banjaran terletak di tengah-tengah Kota

Implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan- tujuan dan sasaran-sasaran ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan. Implementasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh berbagai aktor sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan- tujuan atau sasaran-sasaran kebijakan itu sendiri.

Tujuan dari kebijakan transportasi

angkutan jalan di jalan sesuai dengan isi Perda No 15 tahun 2015 Bab I Pasal 3 adalah, (1) menyediakan sarana dan prasarana , (2) menjamin masyarakat hak-hak agar dapat keselamatan lalu lintas jalan dan (3) memberikan keselamatan bagi pengguna jalan .

esusai wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 10 April 2021 dengan Kepala Bidang Angkutan jalan Dinas perhubungan Kabupaten, menyebutkan "Selama ini yang menjadi tujuan kebijakan terminal adalah yaitu menyediakan sarana dan prasarana untuk mengelola terminal tipe c yang baik agar tidak menjadi hambatan di jalan umum yang mengacu pada kepada peraturan daerah no15 tahun 2015"

Sedangkan sasaran kebijakan pengelolaan terminal tipe c , menurut Kepala Bidang angkiutan iis mengungkapkan , yaitu "sarana yang ada untuk at ini msih juh dari harapan bagi pengguna jalan yang dimana dalam situai kondisi saat ini terminal banjatan masih belum memadai dari segi infrasuktur maupun sarana prasrana sehingga masih semerawutnya angktan umum maupun pengguna jalan sehingga menimbulkan kemacetan seiap hari .

Berdasarkan wawancara diatas dan pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti, dalam rangka upaya penyelenggaraan transportasi amgkutan jalan khususnya terminal banjaran , maka dapat dikatakan bahwa sejauh ini Pemerintah kabupaten Bandung kususnya dinas perhubungan di bagian UPTD banjaran telah berupaya untuk menangani permasalahan di kota Banjaran dengan tujuan dan sasaran kebijakan yang sudah jelas.

Namunberdasarkan wawancara dengan para pengguna jalan ataupun perwakilan dari koordinator angkutan umum pada tanggal 2 Mei 2021, menyebutkan: "tujuan Perda tentang pengelolaan transportasi tidak tentu arah, masih banyak tidak sesuai yang harpkan , karena dilapangan masih saja permsalahan yang ada saat ini ". Jadi dapat disimpulkan bahwa Pemerintah kabupaten bandung telah berupaya untuk menangani permasalahan pengenai pengelolaan terminal type c di kota Banjaran dengan tujuan dan sasaran kebijakan yang sudah jelas namun terkadang peraturan tersebut menjadi tidak tentu arah dikarenakan tumpang tindihnya peraturan yang satu dengan lainnya.

Peraturan Daerah nomor 15 tahun 2015 tentang pengelolaan yang hidup di jalan Bab II Pasal 4 menyebutkan bahwa tugas pemerintah daerah adalah:

1) Melakukan koordinasi lintas lembaga pemerintah maupun dengan masyarakat dan swasta. Sesuai pengamatan yang dilakukan oleh peneliti saat melakukan magang di Dinas perhubungan bahwa pemerintah daerah telah melakukan koordinasasi dengan lembaga pemerintahan kota yaitu pemerintah pusat untuk terkait fsilitas dan sarana dan prasarana.
2) Memberikan dukungan sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan transportasi di jalan. Melalui dana APBD pemerintah menyediakan dukungan sarana dan prasarana untuk penyelenggaraan transportasi jalan
   Memberikan pelayanan pemenuhan hak-hak anak yang hidup di jalan.

Berdasarkan wawancara peneliti dengan Kepala dinas perhubungan kabupaten Bandung Zeis mengatakan pada tanggal 10 April 2021, menyebutkan bahwa:

Dalam hal pemenuhan arana dan sumber daya yang dimiliki untuk saat ini masih minim yang ada di lingkungan dinas perhubungan khususnya bagian terminal , karena saya liat masih kekurangan SDM yang ada sehingga masih dalam keadaan situasi dilapangan masih tidak efektif dan tidak efisieun.

Sedangkan wewenang Pemerintah Daerah sesuai isi Perda Bab II Pasal 5 yaitu, (1) menyusun pedoman operasional

standar pelayanan minimal bagi angkutan umum pemenuhan hak-hak anak yang ada dilapangan , (2) melaksanakan pelayanan pemenuhan hak- hak bagi pengguna jalan , (3) melakukan pengawasan terhadap angkutan dan (4) mengembangkan jejaring kerjasama antar lembaga pemerintah maupun dengan masyarakat dan swasta.

Dalam hal pelayanan dan pengawasan pemenuhan pelayanan yang baik yang dijalan Pemerintah Daerah bersama Pemerintah Kota telah melakukan kerja sama antar lembaga pemerintah maupun dengan masyarakat.

Jadi dari penjelasan diatas dapat dikatakan bahwa pemerintah telah melaksanakan tugas dan wewenangnya dengan baik, walaupun dalam hal wewenang menyusun pedoman operasional standar pelayanan minimal bagi pelayanan pemenuhan hak-hak bagi pelayanan yang hidup di jalan masih dalam taraf pembahasan, tetapi instansi terkait dibantu dengan OPD telah melaksanakan tugas, pokok dan fungsi masing-masing.

KESIMPULAN

Implementasi kebijakan penyelenggaraan terminal banjaran type c di kabupaten Bandung dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: (1) Komunikasi, (2) Sumberdaya, (3) Disposisi, dan juga (4) Struktur birokrasi. Keempat faktor ini merupakan tolak ukur keberhasilan dalam implementasi kebijakan standar kualifikasi penyelenggaraan terminal banjaran type c di kabupaten Bandung. Dari keempat faktor ini kita bisa menilai apakah implementasi kebijakan standar penyelenggaraan terminal banjaran type c di kabupaten Bandung apakah sudah berjalan sesuai dengan arah kebijakan atau tidak. Berdasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan data, maka peneliti mendapatkan kesimpulan sebagai berikut: 1. Komunikasi Implementasi kebijakan penyelenggaraan terminal banjaran type c di kabupaten Bandung melalui kegiatan sosialisasi. Dengan Sosialisasi hanya dilaksanakan pada saat waktu waktu tertentu saja sehingga masyakat belum tahu dan selebihnya itu melalui pertemuan-pertemuan informal saja. Selanjutnya untuk kejelasan informasi tentang standar kualifikasi dan juga kompetensi kepala. 2. Sumberdaya. Dalam implementasi kebijakan penyelenggaraan terminal banjaran type c di kabupaten Bandung dari jumlah pelaksana kebijakan belum mencukupi. Selain itu mereka juga tidak memiliki keahlian dalam bidang tugas masing-masing, dan mengenai ketersediaan informasi di lingkungan pelaksana kebijakan masih kurang memadai. Untuk itu keaktifan dari kepala dinas perhubungan sangat dibutuhkan untuk mengakses informasi secara mandiri. Hal lain yang juga harus diperhatikan dalam hal sumberdaya adalah wewenang untuk menjamin atau meyakinkan bahwa kebijakan yang diimplementasikan sudah sesuai dengan aturan yang ada. 3. Disposisi Untuk Pengangkatan birokrasi dan pemberian insentif bagi pelaksana kebijakan penyelenggaraan terminal banjaran type c di kabupaten Bandung yang telah ditetapkan ataupun telah di SK-kan oleh Dinas perhubunga hal ini berimplikasi pada terbentuknya komitmen yang kuat antara pelaksana kebijakan dan juga sasaran sebuah kebijakan ini dalam meningkatkan mutu terminal . 4. Struktur birokrasi SOP yang belum jelas dan pembagian tanggung jawab dalam pelaksanaan kebijakan kualifikasi dan kompeten belum dilaksanakan, hal ini jelas berimplikasi pada kejelasan pembagian wewenang dan tanggung jawab pada masing-masing pelaksana kebijakan standar kualifikasi dan juga sudah ditetapkan oleh Dinas perhubungan kabupaten Bandung, yang pada akhirnya dapat meningkatkan mutu dari sasaran kebijakan.

DAFTAR PUSTAKA

Agus Salim. 2006. *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial*. Yogyakarta : Tiara Wacana

Budi Winarno . 2007. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Yogyakarta : Media Pressindo

_____. 2008. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Yogyakarta : Media Pressindo

Bungin, Burhan. 2008. *Analisis Data Penelitian Kualitatif : Pemahaman Filosofi dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi*. Jakarta : PT RAJAGRAFINDO PERSADA.

_____. 2010. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta : Kencana.

Denzin, Norman K. 1978. *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Method*. New York: McGraw-Hill.

Dunn, William N. 1999. *Analisa Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gadjah Mada Press.

Joko Widodo. 2010. *Analisis Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasi Analisis Kebijakan Publik.* Malang : Bayu Media

Moleong, Lexy J. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya

Subarsono. 2011. *Analisis Kebijakan Publik "Konsep, Teori, dan Aplikasi"*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Tangkilisan, H.N.S. 2003. *Kebijakan Publik Yang Membumi*, Yogyakarta: Lukman Offset.

Wahab, Solichin Abdul. 2008. *Analisis Kebijaksanaan*: *dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan negara*, Jakarta, Bumi Aksara