PERANAN DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA DALAM PEMANFAATAN TERMINAL REGIONAL BAREH SOLOK (TRBS)

SKRIPSI

Diajukan kepada Tim Penguji Skripsi Program Studi
Ilmu Administrasi Negara sebagai salah satu Persyaratan Guna
Memperoleh Gelar Sarjana Administrasi Publik

Oleh :

HARIZ MAULANA
TM/ NIM : 2009 / 97328

PROGRAM STUDI
ILMU ADMINISTRASI NEGARA

JURUSAN ILMU SOSIAL POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Judul : Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)

Nama : Hariz Maulana

TM/NIM : 2009/97328

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Jurusan : Ilmu Sosial Politik

Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, 17 April 2014

Disetujui oleh :

Pembimbing I	**Pembimbing II**
Afriva Khaidir, MAPA. Ph.D	Siska Sasmita, S.IP. MPA
NIP. 19660411 199003 1 002	NIP. 19811229 200604 2 002

PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

Pada Hari Kamis Tanggal 17 April 2014 Pukul 10.00 s/d 12.00 WIB

Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)

Nama	: Hariz Maulana
TM/NIM	: 2009/97328
Jurusan	: Ilmu Administrasi Negara
Fakultas	: Ilmu Sosial

Padang, 17 April 2014

Tim Penguji :

	Nama	Tanda Tangan
Ketua	: Afriva Khaidir, MAPA. Ph.D	
Sekretaris	: Siska Sasmita S.IP. MPA	
Anggota	: Drs. M. Fachri Adnan, M.Si.,Ph.D	
Anggota	: Zikri Alhadi, S.IP. MPA	

Mengesahkan :

Dekan FIS UNP

Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd
NIP. 19621001 198903 1 002

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hariz Maulana

TM/NIM : 2009/97328

Jurusan : Ilmu Administrasi Negara

Fakultas : Ilmu Sosial

Menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **"Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)"** adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan plagiat dari karya orang lain, kecuali kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan dalam skripsi ini sesungguhnya merupakan tanggung jawab saya sebagai penulis.

Demikianlah surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Padang, 17 April 2014

Saya yang menyatakan,

Hariz Maulana

2009/97328

ABSTRAK

Hariz Maulana, 2009/97328: Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS), mengidentifikasi kendala-kendala yang ditemui oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) dan untuk mengetahui mengetahui upaya mengatasi kendala dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif, karena penelitian memberikan gambaran tentang keadaan sebagaimana mestinya. Pemilihan informan dilakukan secara purposive sampling. Jenis datanya adalah data primer dan data sekunder yang dikumpulkan melalui wawancara dan studi dokumentasi. Uji keabsahan dilakukan melalui trianggulasi sumber. Kemudian teknik analisa data yang digunakan dapat dikelompokkan dalam 3 tahap yaitu reduksi data, penyajian dan penarikan kesimpulan.

Hasil dari penelitian ini menunjukan Dishubkominfo Kota Solok kurang maksimal menjalankan peranannya dalam pemanfaatan TRBS. Hal tersebut terlihat dari keadaan di TRBS yang sangat sepi kegiatan antar jemput penumpang (transportasi) maupun kegiatan ekonomi masyarakat di dalam kawasan TRBS. Dalam menjalankan peranannya untuk pemanfaatan TRBS, Dishubkominfo Kota Solok memiliki kendala antara lain : banyaknya terminal-termial bayangan yang ada di Kota Solok, sangat sedikitnya para pemilik modal yang mau berinvestasi di dalam TRBS sehingga banyak kios-kios yang kosong dan sudah terbiasanya masyarakat dengan sesuatu yang praktis dalam melakukan kegiatan naik dan turun angkutan bus AKDP di terminal-terminal bayangan. Upaya yang telah dilakukan untuk mengatasi kendala yang ditemui tersebut adalah untuk terminal-terminal bayangan pihak Dishubkominfo Kota Solok secara terpadu dengan pihak TNI, Polri, Satpol PP telah melakukan razia gabungan untuk menertibkan bus-bus AKDP yang masih menaikkan penumpang di terminal bayangan. Mengenai sedikitnya para pemilik modal yang mau berinvestasi didalam TRBS, hal ini tidak terlepas dari sedikitnya warga yang menggunakan TRBS sehingga para pemilik modal tidak mau mengambil resiko karena akan mengakibatkan kerugian bagi para pemilik modal. Mengenai sudah terbiasanya masyarakat dengan sesuatu yang praktis dalam berpergian yaitu melakukan kegiatan pemberangkatan transportasi bus AKDP di terminal-terminal bayangan, hal ini tidak terlepas dari kebiasaan warga yang sudah sejak lama yaitu sejak tahun 2000 tidak menggunakan TRBS untuk melakukan aktifitas pemberangkatan bus AKDP.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul ”Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS).”

Shalawat dan salam peneliti hadiahkan kepada junjungan umat Nabi besar Muhammad SAW yang telah membawa umatnya dari zaman jahiliyah kepada zaman yang terang benderang yang penuh dengan ilmu pengetahuan seperti yang kita rasakan saat sekarang ini.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Sarjana Strata satu (S1) program studi Ilmu Administrasi Negara Jurusan Ilmu Sosial Politik Fakultas Ilmu Sosial Unversitas Negeri Padang.

Penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak. Untuk itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih sebanyak-banyaknya kepada Bapak Afriva Khaidir, MAPA. Ph.D, selaku pembimbing I dan Ibu Siska Sasmita, S.IP. MPA selaku pembimbing II yang telah banyak memberikan bantuan, masukan dalam menyelesaikan skripsi ini dan selalu melayani konsultasi disaat penulis membutuhkan bantuan beliau dalam urusan perkuliahan, selanjutnya rasa terimakasih juga penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.
2. Bapak M Fachri Adnan, M.Si.,Ph.D dan Ibu Henni Muchtar, SH.MH selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Ilmu Sosial Politik.

3. Bapak M Fachri Adnan, M.Si.,Ph.D dan Zikri Alhadi, S.IP. MPA selaku tim penguji yang telah memberikan masukan sehingga penulisan skripsi ini menjadi lebih sempurna.
4. Bapak Drs. Nurman M.Si selaku Penasehat Akademik (PA) yang telah memberikan bimbibngan, petunjuk serta arahan kepada penulis dalam menjalankan perkuliahan.
5. Bapak Asrul, SE selaku sekretaris Dinas perhubungan,komunikasi dan informatika Kota Solok yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.
6. Bapak Afdalizar, SE selaku Kepala UPTD TRBS Kota Solok yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.
7. Bapak Hasan basri G.`selaku kepala bidang lalu lintas angkutan (LLA) Dishubkominfo Kota Solok yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.
8. Bapak Marlis dan Bapak Rahmat selaku sopir bus AKDP yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.
9. Masyarakat penyeawa kios di TRBS yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.
10. Masyarakat pengguna bus AKDP dan TRBS yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.
11. Tokoh masyarakat Kota Solok yaitu Bapak H. Rusli Dt. Khatib Sulaiman dan Bapak Yusril Khatib Pamuncak yang telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian.

12. Teristimewa kedua orang tua tercinta, Syahrul dan Yuniarita, yang telah memberikan semangat dan motivasi kepada penulis secara moral maupun material serta doa untuk penulis agar dapat menyelesaikan skripsi ini.
13. Teman-teman seperjuangan terutama bagi rekan-rekan IAN 2009 yang telah memberikan masukan dan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga semua bimbingan, bantuan, masukan, kritikan, dan perhatian yang telah diberikan kepada penulis akan dibalas oleh Allah SWT dengan balasan yang setimpal.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dan kelemahan dari penulisan skripsi ini. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan kita semua.

Padang, April 2014

Hariz Maulana

DAFTAR ISI

Abstrak ..... **i**

Kata Pengantar ..... **ii**

Daftar Isi ..... **v**

Daftar Tabel..... **viii**

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Identifikasi Masalah 6

C. Batasan, Rumusan Masalah, Fokus Penelitian 7

D. Tujuan Penelitian 8

E. Mamfaat Penelitian 8

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Teoritis 10

1. Konsep Peranan 10

a. Pengertian Peranan 10

b. Dimensi Peranan Institusi 12

c. Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok..... 16

2. Konsep Terminal..... 18

a. Pengertian Terminal 18

b. Fungsi Terminal 19

c. Klasifikasi Terninal Penumpang..... 20

d. Kegiatan Pokok Terminal 22

e. Fasilitas Terminal 24

f. Penelitian Terdahulu 25

B. Kerangka Konseptual 27

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian 28

B. Lokasi Penelitian 29

C. Informan Penelitian 29

D. Jenis,sumber, teknik, dan alat pengumpul data 30

E. Teknik Pengujian Keabsahan Data 32

F. Teknik Analisis Data 32

BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian 35

1. Temuan Umum..... 35

a. Gambaran Umum Lokasi Penelitian 35

b. Transportasi di Kota Solok..... 38

c. Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) 39

d. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok .. 41

1. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok 42
2. Tugas Pokok dan Fungsi Organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok 45
2. Temuan Khusus..... 54
a. Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok Dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)..... 54
b. Kendala yang Dihadapi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok Dalam Pemanfaatan TRBS 60
B. Pembahasan..... 62
a. Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok Dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)..... 62
b. Kendala yang Dihadapi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok Dalam Pemanfaatan TRBS 66

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan 72
B. Saran..... 73

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Pembagian Wilayah Per Kelurahan di Kota Solok 37

Tabel 4.2 Perkembangan Penduduk Kota Solok 37

Tabel 4.3 Perusahaan Bus AKDP..... 38

Tabel 4.4 Terminal Penumpang di Sumatra Barat 39

Tabel 4.5 Ukuran TRBS..... 41

Tabel 4.6 Fasilitas TRBS..... 41

Tabel 4.7 Daya Tampung Kendaraan TRBS..... 41

DAFTAR BAGAN

Bagan 1 Kerangka Konseptual 27

Bagan 2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok 44

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah elemen penting dalam mewujudkan pembangunan di suatu daerah, maka pemerintah menjadi institusi yang bertanggungjawab terhadap kinerja sektor transportasi yang tergantung dari konsistensi dan implementasi kebijakan publik yang dikeluarkan pemerintah. Hal ini ditegaskan oleh Ryas Rasyid dalam buku kompilasi "*Pengantar Ilmu Pemerintahan (2008:)"* bahwa tanggung jawab pemerintah dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat terkait dengan peran pemerintah sebagai pemberi layanan dan aktor utama pembangunan yang bermuara kepada kepuasan masyarakat dan peningkatan partisipasi masyarakat dalam mendukung penyelenggaraan negara dan pemerintahan di segala bidang termasuk transportasi.

Selain itu tranportasi memegang peranan penting sebagai penunjang pembangunan ekonomi suatu daerah. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam membangun usaha pengembangan ekonomi yang pada gilirannya digunakan sebagai alat untuk menyelenggarakan pemerintahan

Salah satu komponen penunjang keberhasilan transportasi adalah terminal. Berdasarkan Surat Keputusan Mentri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, fungsi terminal dapat ditinjau dari 3 unsur:

1. Fungsi terminal bagi penumpang, adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah, adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalulintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

Selain ketiga fungsi tadi, terminal juga memiliki kontribusi penting dalam menunjang aktifitas masyarakat perkotaan yang cukup kompleks, seperti : kegiatan transportasi bus AKAP (angkutan antar Kota antar Propinsi), AKDP (angkutan antar Kota dalam Propinsi), angkutan perkotaan dan angkutan pedesaaan maupun kegiatan ekonomi masyarakat dari proses angkut muat barang dagang dan kegiatan jual beli pedagang di kawasan terminal tersebut.

Sehubungan dengan perencanaan pembangunan terminal yang kurang baik, fenomena yang terjadi di beberapa daerah di Sumatra Barat dewasa ini adalah munculnya terminal bayangan dan angkutan alternatif (Yuswarni: 2009). Hal ini terlihat pada kasus Terminal Aie Pacah di Kota Padang dan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) di Kota Solok. Mengacu pada Abbas Salim (1993:

26-27), hal ini menunjukkan fungsi terminal sebagai pusat perdagangan (koleksi-distribusi) dan pergantian intermodal (pergantian barang dari tempat asal sampai ke termpat tujuan) belum berjalan sebagaimana mestinya.

Khusus untuk TRBS, sebelumnya Kota Solok telah memiliki Terminal Lintas Sumatera yang terletak di Jalan Veteran Kampung Jawa dan bersebelahan dengan Pasar Raya Solok. Terminal Lintas Sumatera ini merupakan terminal pertama di Kota Solok. Kemudian TRBS mulai dibangun pada tahun 1992 dan diresmikan pada tanggal 16 Desember 1994 yang didasarkan pada Surat Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor BK. 505/ 1/ 5/ DPRD/ 1994 dan Surat Keputusan (SK) Walikota Solok nomor 188 tahun 1994 (Dinas Perhubungan Kota Solok: 1994).

TRBS yang memiliki luas sekitar 5 Hektar dan merupakan terminal dengan tipe A. Saat awal penggunaannya TRBS bertujuan untuk menjadi pusat angkutan AKAP (angkutan antar Kota antar Propinsi), AKDP (angkutan antar Kota dalam Propinsi), angkutan perkotaan dan angkutan pedesaaan sekaligus untuk mengatasi kemacetan dan kesemwarutan pusat kota. TRBS yang terletak di jalan *By Pass* Kelurahan Simpang Rumbio Kecamatan Lubuk Sikarah juga mempunyai tujuan pengembangan kawasan perkotaan ke daerah Kelurahan Simpang Rumbio dan Kelurahan Pandan Kecamatan Lubuk Sikarah Kota Solok agar pemerataan pembangunan di Kota Solok tercapai sehingga kegiatan masyarakat tidak bertumpu di pusat kota saja (Revisi *Master Plan* Kawasan Terminal Regonal Bareh Solok: 2006).

Pada awal penggunaannya TRBS dapat dioperasikan sesuai dengan rencana. Bus-bus AKAP, AKDP, angkutan kota, angkutan desa dapat melayani penumpang dari dan ke TRBS ini. Situasi berubah beberapa tahun kemudian, TRBS secara perlahan-lahan fungsinya tidak berjalan secara optimal terutama bagi angkutan pedesaan disebabkan karena relatif jauhnya jarak antara TRBS dengan Pasar Raya Solok sehingga masyarakat maupun sopir merasa keberatan untuk masuk ke Terminal Bareh Solok tersebut. Angkutan pedesaan ini akhirnya kembali dipindahkan ke Terminal Lintas Sumatera pada tahun 2000 (Dinas Perhubungan Kota Solok: 2000).

Pada tahun 2002 keadaan jalan di TRBS sangat memprihatinkan yaitu banyaknya jalan yang berlobang sehingga menimbulkan keengganan sopir angkutan umum untuk masuk karena khawatir akan merusak kendaraannya sehingga banyak sopir yang melakukan aktifitas muat-angkut penumpang di jalanan umum sehingga secara otomatis menimbulkan terminal-terminal bayangan bus AKDP (Angkutan antar Kota Dalam Propinsi) seperti: 1) di Simpang *By pass* Solok, 2) di *Trafic Light* VI Suku, dan 3) di Kelurahan Pandan. Pada tahun 2007 Pemerintah memperbaiki kondisi jalan di Terminal Regional Bareh Solok (TRBS), namun Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) sudah terlanjur sepi. Hal ini disebabkan karena kebiasaan masyarakat yang sudah enggan masuk kedalam Terminal lebih dari 6 tahun (2004-2010).

Sampai saat ini TRBS hanya berfungsi sebagai transit bus jarak jauh. Terminal yang awalnya sangat menjanjikan menjadi sumber pendapatan dari masyarakat akhir-akhir ini menjadi sepi. Toko-toko di dalam terminal banyak

yang tidak dimanfaatkan lagi oleh pemilik ataupun penyewanya. Hal senada juga diungkapkan oleh Ketua Komisi B DPRD Kota Solok, Darwis Petra Dt.Manjunjuang Alam:

> "kondisi riil TRBS sekarang adalah kegagalan pemerintah daerah, hingga membuat keberadan terminal yang tergolong megah se-Sumbar tersebut terabaikan. Parahnya, jangankan aktivitas bongkar-muat penumpang, justru setiap mobil angkutan umum yang masuk dan keluar umumnya hanya mobil kosong. Ruang tunggu untuk calon penumpang di setiap perwakilan PO hanya ada kursinya" (http : // padang ekspres. co.id. 12 April 2013)

TRBS yang kurang dimaanfaatkan secara maksimal menjadi bukti kurangnya perhatian Pemerintah Daerah Kota Solok khusunya Dinas perhubungn, komunikasi dan informatika (Dishubkominfo) yang memiliki kewajiban ataupun kewenangan dalam pemanfaatan TRBS.

Berdasarkan observasi awal yang penulis dilakukan di lapangan, sepinya kegiatan transportasi dan aktifitas pemberangkatan di TRBS terjadi karena :

Pertama, banyaknya terminal-terminal bayangan di Kota Solok sehingga menjadikan aktifitas masyarakat yang menggunakan bus di TRBS menjadi sepi. Hal ini disebabkan karena sedikitnya masyarakat pengguna bus yang naik angkutan dari TRBS, sehingga sopir bus AKDP lebih memilih menaikkan penumpang di terminal bayangan karena sebagian besar masyarakat naik angkutan bus di terminal bayangan.

Kedua, sangat sedikitnya para pemilik modal yang mau berinvestasi di dalam TRBS sehingga banyak kios-kios yang kosong. Hal ini disebabkan karena para pemilik modal tidak mau mengambil resiko untuk membuka kios-kios karena

takut rugi mengingat sedikitnya warga yang yang melakukan aktifitas pemberangkatan dari TRBS.

Ketiga, sudah terbiasanya masyarakat dengan sesuatu yang praktis untuk melakukan aktifitas pemberangkatan angkutan transportasi bus AKDP di terminal-terminal bayangan sehingga mengakibatkan sepinya kegiatan penumpang di TRBS.

Berdasarkan permasalahan di atas, Dishubkominfo belum menjalankan tugasnya sebagaimana dengan mestinya, karena TRBS sudah digunakan sejak tahun 1994, tetapi akhir-akhir ini kurang digunakan secara optimal, khususnya untuk pengaturan transportasi angkutan darat. Dishubkominfo, pihak bus AKDP dan pengguna jasa terminal termasuk masyarakat masih memiliki kepentingan yang berbeda sehingga pemanfaatan TRBS menjadi kurang optimal. Karena alasan tersebut peneliti merasa tertarik dan bermaksud melakukan sebuah penelitian dengan judul, **"Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok dalam Pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS)".**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Belum maksimalnya peranan yang dilakukan Dishubkominfo Kota Solok yang berkaitan dengan pemanfaatan TRBS, terlihat dari sepinya kegiatan bongkar muat penumpang di TRBS.

2. Banyaknya terminal bayangan di kota Solok, yakni di Simpang *By pass* Solok, *Trafic Light* VI Suku, dan di Kelurahan Pandan.
3. Kurangnya pengawasan dalam penggunaan TRBS untuk pengaturan bus AKDP yang semestinya dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Solok.

C. Batasan Masalah

Mengingat keterbatasan kemampuan penulis dan luasnya aspek yang diteliti, maka penelitian ini dibatasi pada bagaimana peranan Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan TRBS dan kendala yang dihadapi Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan TRBS.

D. Rumusan Masalah

Dari penjelasan latar belakang, dapat dirumuskan masalah yaitu :

1. Bagaimana peranan Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) ?
2. Apa saja kendala yang dihadapi Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan TRBS ?

E. Fokus penelitian

Penelitian ini difokuskan pada peranan Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) dan kendala yang dihadapi Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS).

F. Tujuan penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui peranan Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS).
2. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi Dishubkominfo Kota Solok dalam pemanfaatan TRBS.

G. Manfaat Penelitian

Hasil dari pada penelitian ini diharapkan dapat dipergunakan atau dimanfaatkan untuk :

1. **Secara teoritis**, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi perkembangan Ilmu Administrasi Negara yang berhubungan dengan bidang kebijakan Publik.
2. **Secara akademis**, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan dan pengetahuan kepada mahasiswa Ilmu Administrasi Negara tentang kebijakan publik dalam mewujudkan pemanfaatan terminal secara optimal.
3. **Secara praktis**
   a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang berharga pada Pemerintah Kota Solok terutama instansi terkait yakni Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok sebagai bahan pertimbangan untuk penyelenggaraan penggunaan terminal yang lebih baik di masa yang akan datang.

b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat sebagai referensi bagi peneliti lain, untuk keperluan serupa atau untuk menambah wawasan tentang pemanfaatan terminal.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Teoritis

Sebelum melakukan penelitian ini, ada baiknya kita mengetahui dasar-dasar dari topik pembahasannya. Hal ini dapat mempermudah proses pemahaman akan hal yang akan diteliti oleh penulis. Dalam kajian kepustakaan ini akan dibahas tentang pengertian dan teori-teori yang relevan dengan penelitian yang dilakukan.

1. Konsep Peranan

a. Pengertian peranan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia peranan diartikan sebagai suatu tindakan yang dilakukan oleh seseorang dalam suatu peristiwa.Sejalan dengan itu dalam ensiklopedia Indonesia dijelaskan yang dikatakan peranan adalah merumuskan dan mengorganisasikan aspirasi kelompok kedalam kegiatan yang terarah serta luas terhadap keadaan yang mempengaruhi kesejahteraan. Ditinjau dari segi sosiologi, menurut Shadily (1984 : 285) peranan adalah sikap dan tindakan seseorang menurut kedudukan dalam masyarakat atau golongan.

Menurut Paul B Horton (1984: 118) peranan merupakan perilaku yang diharapkan dari seseorang yang mempunyai suatu kedudukan (status). Sedangkan status atau kedudukan biasanya didefenisikan sebagai suatu peringkat atau posisi seseorang dalam suatu kelompok atau posisi

seseorang dengan kelompok lain. Status adalah seperangkat hak dan kewajiban, sehingga apabila individu atau kelompok yang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka individu atau kelompok tersebut telah menjalankan suatu peranan.

Menurut Abdul Syani (1994: 94) peranan dapat didefenisikan sebagai kumpulan harapan yang terencana seseorang yang mempunyai status tertentu dalam masyarakat.Dengan singkat peranan dapat dikatakan sebagai sikap dan tindakan seseorang sesuai dengan statusnya dalam masyarakat. Atas dasar defenisi tersebut maka peranan dalam kehidupan masyarakat adalah sebagai aspek dinamis dari status.

Selanjutnya Soerjono mengutip pendapat Marion J.Levy Jr., dalam Abdul Syani (1994: 94) menerangkan bahwa ada beberapa pertimbangan sehubungan dengan fungsinya, yaitu sebagai berikut:

> (1) Bahwa peranan-peranan tertentu harus dilaksanakan apabila struktur masyarakat hendak dipertahankan kelangsungannya. (2) Peranan tersebut seyogianya dilekatkan pada individu yang oleh masyarakat dianggap mampu untuk melaksanakannya. Mereka harus telah terlebih dahulu terlatih dan mempunyai pendorong untuk melaksanakannya. (3) Dalam masyarakat kadang-kadang dijumpai individu-individu yang tak mampu melaksanakan peranannya sebagaimana diharapkan oleh masyarakat, oleh karena mungkin pelaksanannya memerlukan pengorbanan yang terlalu banyak dari kepentingan-kepentingan pribadinya. (4) Apabila semua orang sanggup dan mampu melaksanakan peranannya, belum tentu masyarakat akan dapat memberikan peluang-peluang yang seimbang. Bahkan seringkali terlihat batapa masyarakat terpaksa membatasi peluang-peluang tersebut.

Mempelajari peran sekurang-kurangnya melibatkan dua aspek yaitu: (1) kita harus belajar melaksanakan kewajiban dan menuntut hak suatu peran, (2) kita harus memiliki sikap, perasaan, dan harapan-harapan yang sesuai dengan peran tersebut. Analisis terhadap perilaku peranan dapat dilakukan melalui tiga pendekatan : (1) ketentuan peranan, (2) gambaran peranan, dan (3) harapan peranan. Ketentuan peranan adalah pernyataan formal dan terbuka tentang perilaku yang harus ditampilkan oleh seseorang dalam membawa perannya.Gambaran peranan adalah suatu gambaran tentang perilaku yang secara aktual ditampilkan seseorang dalam membawakan perannya. Sedangkan harapan peranan adalah harapan orang-orang terhadap perilaku yang ditampilkan seseorang dalam membawakan perannya (Berlo dalam Paul B Horton, 1984 : 130).

Berdasarkan beberapa pengertian mengenai peranan maka penulis dapat menyimpulkan bahwa peranan itu adalah tindakan yang dilakukan oleh seseorang atau organisasi sebagai wujud tanggung jawab dari status yang dimiliki dalam masyarakat. Jadi yang dimaksud dengan peranan dalam skripsi ini yaitu apa yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) Kota Solok dalam upaya pemanfaatan Terminal Rrgional Bareh Solok (TRBS) di Kota Solok.

b. Dimensi Peranan Institusi

Menurut Jimly Assiddiqi (2006: 13) Institusi adalah suatu organisasi ataupun lembaga yang memiliki norma dan aturan

mengenai suatu aktivitas masyarakat yang khusus. Norma dan aturan dalam institusi berbentuk tertulis (undang-undang dasar, undang-undang yang berlaku, sanksi sesuai hukum resmi yang berlaku) dan tidak tertulis (hukum adat, kebiasaan yang berlaku, sanksinya ialah sanksi sosial atau moral). Institusi bersifat mengikat dan relatif lama serta memiliki ciri-ciri tertentu yaitu simbol, nilai, aturan main, tujuan, dan kelengkapan. Dalam organisasi atau institusi negara, ada dua unsur pokok yang saling berkaitan, yaitu organ dan fungsi. Organ adalah bentuk atau wadahnya, sedangkan fungsi adalah isinya, organ adalah status bentuknya, sedangkan fungsi adalah gerakan wadah itu sesuai maksud pembentukannya. Dilihat dari segi fungsinya lembaga-lembaga negara ada yang bersifat utama atau primer (*primary constitutional organs*), dan bersifat penunjang atau sekunder (*auxiliary state organs*).

Institusi dapat dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu :

1. Institusi formal, yaitu suatu institusi yang dibentuk oleh pemerintah atau swasta yang mendapat pengukuhan secara resmi serta mempunyai aturan-aturan tertulis atau resmi.

Institusi formal dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu :

a) Institusi pemerintah,yaitu lembaga yang dibentuk oleh pemerintah berdasarkan suatu kebutuhan karena tugasnya

berdasarkan pada suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk melakukan kegiatan pelayanan terhadap masyarakat, meningkatkan taraf hidup serta kesejahteraan masyarakat.

b) Institusi swasta, yaitu institusi yang dibentuk oleh swasta (organisasi swasta) karena adanya motivasi atau dorongan tertentu yang didasarkan atas suatu peraturan-peraturan tertentu tanpa adanya paksaan dari pihak manapun. Institusi atau lembaga ini secara sadar dan ikhlas melakukan kegiatan untuk ikut serta memberikan pelayanan masyarakat dalam bidang tertentu sebagai upaya meningkatkan taraf kehidupan dan kesejahteraan masyarakat. Contoh : yayasan, lembaga konsumen, lembaga bantuan hukum.

2. Institusi nonformal, yaitu suatu institusi yang tumbuh dimasyarakat karena masyarakat membutuhkannya sebagai wadah untuk menampung aspirasi mereka. Ciri-ciri institusi nonformal antara lain:

a) Tumbuh di dalam masyarakat karena masyarakat membentuknya, sebagai wadah untuk menampung aspirasi mereka.

b) Lingkup kerjanya, baik wilayah maupun kegiatannya sangat terbatas.

c) Lebih bersifat sosial karena bertujuan meningkatkan kesejahteraan para anggota.
d) Pada umumnya tidak mempunyai aturan-aturan formal (tanpa anggaran dasar/anggaran rumah tangga).

Menurut Jimly Assiddiqi (2006: 18), dari segi hirarki lembaga atau institusi negara itu dibedakan kedalam 3 (tiga) lapis yaitu :

1. Organ lapis pertama disebut sebagai lembaga tinggi negara, dimana nama, fungsi dan kewenangannya dibentuk berdasarkan undang-undang dasar 1945.
2. Organ lapis kedua disebut sebagai lembaga negara saja, dimana dalam lapis ini ada lembaga yang sumber kewenangannya dari undang-undang dasar, ada pula sumber kewenangannya dari undang-undang dan sumber kewenangannya yang bersumber dari regulator atau pembentuk peraturan dibawah undang-undang.
3. Organ lapis ketiga merupakan lembaga daerah yaitu merupakan lembaga negara yang ada di daerah yang ketentuannya telah diatur oleh UUD 1945 yaitu pemerintah daerah provinsi dipimpin oleh gubernur, pemerintahan daerah kabupaten dipimpin bupati dan pemerintahan daerah kota dipimpin walikota.

Paradigma penyelenggaraan pemerintahan menempatkan negara pada posisi sebagai pembuat kebijakan, regulator dan

fasilitator, maka sejalan dengan hal tersebut otonomi daerah yang menekankan pemberdayaan pemerintah dengan prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan keadilan serta potensi dan keanekaragaman daerah sehingga dapat mewujudkan pemerintah yang baik (*Good Government*). Penyelenggaraan Otonomi Daerah berdasarkan Undang-undang nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah yang menekankan kewenagan yang luas, nyata dan betanggung jawab kepada daerah secara profesional dalam kerangka negara Kesatuan Republik Indonesia. Perubahan paradigma tersebut berimplikasi pada format kelembagaan dan pelaksanaan tugas–tugas di berbagai sektor termasuk sektor perhubungan, sebagai lembaga atau instiusi Pemerintah Daerah Kota Solok, Dishubkominfo Kota Solok merupakan institusi yang harus melaksanakan amanat rakyat dalam rangka pelakasanaan asas desentralisasi yang berfungsi memberikan pelayanan transportasi terhadap masyarakat Kota Solok.

c. Peranan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok .

Dinas perhubungan, komunikasi dan informatika Kota Solok merupakan salah satu dari Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) dilingkungan Pemerintah Daerah Kota Solok yang dibentuk berdasarkan Peraturan Walikota Solok nomor 11 Tahun 2009 dan dikepalai oleh seorang Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Sesuai dengan dasar hukum tentang pembentukan organisasi dan tata kerja dinas daerah, dimana tugas pokok Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika adalah membantu Walikota melaksanakan urusan Rumah Tangga daerah dibidang Perhubungan Komunikasi dan Informatika seta berfungsi sebagai :

1. Pelaksanaan kewenangan di bidang Perhubungan dan Komunikasi Informatika.
2. Perencanaan, pengawasan, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan di bidang Perhubungan dan Komunikasi Informatika.
3. Pelaksanaan pengelolaan serta pemeliharaan Terminal dan perparkiran.
4. Pengelolaan administrasi umum meliputi ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, peralatan dan perlengkapan dinas serta kerumah tanggaan Dinas.
5. Pemberian izin dan pelaksanaan pelayanan umum di bidang Perhubungan dan Komunikasi Informatika.
6. Pengelolaan penyelenggaraan unit pelaksana teknis dinas (UPTD) dan pembinaan terhadap penyelenggaraan kelompok jabatan fungsional.
7. Pelaksanaan tugas – tugas lain yang diberikan Kepala Daerah

2. Konsep Terminal

a. Pengertian Terminal

Ada banyak pengertian yang dapat menjelaskan tentang definisi terminal. Terminal merupakan tempat pemberhentian terakhir, sebagaimana yang dikemukakan dalam kamus lengkap bahasa Indonesia (2008:811) bahwa terminal merupakan tempat pemberhentian bus atau mobil angkutan. Hal senada juga dikemukakan oleh Abbas Salim (1993,26-77) terminal adalah titik awal atau akhir dari operasional pengangkutan, sedangkan menurut SK Mentri Perhubungan Nomor 31 tahun 1995 tentang terminal angkutan jalan, terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk kepentingan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan.

Oleh karena itu, terminal secara lengkap dapat didefinisikan sebagai suatu simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas, sebagai tempat pergantian antarmoda dan sebagai tujuan akhir dari suatu paket asal-tujuan.

b. Fungsi Terminal

Dari pengertian terminal yang telah dituliskan diatas, maka fungsi terminal pada dasarnya adalah sebagai berikut :

1. Tempat pemberangkatan dan penurunan penumpang.

   Penumpang naik dari terminal untuk menuju ke tujuan masing-masing baik itu untuk berganti moda ataupun tetap dengan moda transportasi yang sama.

2. Tempat bongkar muat barang

   Barang pada umumnya dikelompokkan untuk ke satu tujuan tertentu sebelum diangkut. Terminal menyediakan suatu tempat tertentu guna melakukan proses pengelompokan, penyimpanan pemindahan sampai pengiriman ke tujuan tertentu.

3. Tempat pergantian moda transportasi.

   Fungsi ini mengansumsikan bahwa terminal memiliki akses yang lengkap ke setiap moda lainnya atau ke komponen transportasi lainnya.Penumpang atau barang dapat dikirim ke tempat tujuan yang menggunakan intermoda baik yang bermesin atau tanpa mesin (jalan kaki/becak).

4. Sebagai pengendalian lalu lintas

Terminal dapat menjadi pemberhentian sementara lalu-lintas terutama angkutan umum.Fungsi menampung ini dapat mengalihkan sebagian beban lalu-lintas dari jalan raya ke simpul transportasi (terminal) sehingga kepadatan dijalan raya dapat terkurangi secara signifikan.

Abbas Salim (1993,26-27) juga mengemukakan bahwa, terminal mempunyai fungsi sebagaai pusat perdagangan (koleksi-distribusi) dan pergantian intermodal (pergantian barang dari tempat asal ketempat tujuan). Jadi fungsi dari sebuah terminal adalah untuk pergudangan, penumpukan bongkar muat barang-barang (muatan) ataupun sebagai sarana dan prasana untuk transportasi umum.

c. Klasifikasi Terminal Penumpang

Berdasarkan Surat Keputusan Mentri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, tipe-tipe terminal penumpang dapat dibedakan menjadi 3 tipe yaitu :

1. Terminal penumpang tipe A

   Terminal ini berfungsi melayani kendaran umum untuk angkutan antar Kota antar Provinsi (AKAP), angkutan antar Kota dalam Provinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan.

   Ciri-ciri terminal tipe A :

a) Lokasinya terletak di ibukota provinsi, dilewati jalur kendaraan umum AKAP, sebagian besar melaui jalan arteri dengan kelas sekurang-kurangnya III A, serta terletak 20 KM dengan terminal setipe.

b) Tingkat pelayanan rata-rata 50-100 kendaraan per jam, dengan luas terminal antara 3-5 ha. Memiliki jalan akses sekitar 100 m.

c) Kewenangan terminal berada di tangan Direktorat Jendral Perhubungan Darat dengan mendengar surat usulan gubernur setempat.

2. Terminal penumpang tipe B

Terminal ini berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota dan angkutan pedesaan.

Ciri-ciri terminal tipe B :

a) Lokasinya terletak di ibukota atau kabupaten, dilewati jalur umum kendaraan AKDP, sebagian besar melalui jalan arteri dengan kelas sekurang-kurangnya III B serta terletak 15 KM dari terminal setipe.

b) Tingkat pelayanan rata-rata 25-50 kendaraan per jam, dengan luas terminal minimal 2-5 ha dan memiliki jalan akses sekitar 50 meter.

c) Kewenangan terminal berada ditangan gubernur atas persetujuan Direktoral jendral perhubungan Darat.

3. Terminal penumpang tipe C

Terminal ini berfungsi melayani kendaraan umum angkutan pedesaan.

Ciri-ciri terminal tipe C :

a) Lokasinya terletak di ibukota atau kabupaten, dilewati jalur kendaraan umum pedesaan , melalui jalan kolektor atau lokal dengan kelas setinggi-tingginya III A.
b) Tingkat pelayanan rata-rata 25 kendaraan per jam, dengan luas terminal dan jalan akses sesuai kebutuhan.
c) Kewenangan terminal berada ditangan bupati atu walikota setelah mendapat persetujuan Direktoral jendral perhubungan Darat.

d. Kegiatan pokok terminal

kegiatan yang berlangsung dalam suatu terminal dapat dibedakan menjadi 2, yaitu :

1. Kegiatan penumpang

Penumpang biasanya mempunyai kegiatan utama yaitu pemberangkatan atau proses naiknya penumpang ke kendaraan dan penurunan atau proses turunnya penumpang dari kendaraan.

Proses pemberangkatan biasanya dimulai dari kedatangan penumpang dengan moda tertentu seperti jalan kaki, kendaraan pribadi atau dari moda transportasi lainnya. Selanjutnya

penumpang menuju pintu retribusi dengan atau tanpa membeli karcis angkutan. Dari sini proses berlanjut ke ruang tunggu dan diakhiri dengan proses pemberangkatan untuk melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan.

Proses penurunan biasanya dimulai dengan kedatangan kendaraan angkutan umum,selanjutnya penumpang turun dari kendaraan menuju pintu retribusi, keluar menuju tempat tunggu, melakukan proses pemberangkatan lagi dengan moda transportasi yang berbeda untuk menuju tempat tujuan masing-masing.

2. Kegiatan kendaraan

Kegiatan kendaraan dibedakan menjadi 2, yaitu : kedatangan dan pemberangkatan. Proses kedatangan dimulai dengan kedatangan melalui pintu masuk terminal dengan atau tanpa retribusi. Selanjutnya kendaraan menuju ke tempat penurunan penumpang guna memberikan kesempatan kepada penumpang untuk melakukan penurunan penumpang, kemudian kendaraan menuju pool tempat parkir sementara (Risa Amelia : 2011)

Proses pemberangkatan dimulai, dengan proses kendaraan berangkat dari pool parkir sementara menuju pool antrian atau pool tunggu untuk pengisian panumpang (pemberangkatan), kemudian kendaraan berangkat melalui pintu keluar dengan atau tanpa

retribusi, dan selanjutnya kendaraan berangkat meninggalkan terminal.

e. Fasilitas Terminal

Sebagai perluasan dari pengertian dasar terminal yang berfungsi sebagai tempat perpindahan penumpang ataupun barang, terminal pada umumnya juga memuat jenis kegiatan lainnya seperti kegiatan komersial yaitu parkir dan bengkel.

Mengutip pendapat Abbas Salim (1993: 40-41), menurut fungsinya fasilitas-fasilitas yang ada dalam terminal dapat dibedakan menjadi 2, yaitu :

1. Fasilitas utama

Fasilitas utama adalah fasilitas yang harus ada sebagai pembentuk dasar dari fungsi terminal pada awalnya. Yang termasuk dalam fasilitas utama suatu terminal adalah:

a) Ruang kedatangan dan keberangkatan kendaraan
d) Ruang penumpang dan pengantar
e) Loket dan pos retribusi
f) Ruang informasi
g) Ruang pemberangkatan dan penurunan

1. Fasilitas pelengkap

Fasilitas pelengkap adalah fasilitas tambahan dalam suatu terminal yang keberadaannya menunjang kemudahan dan kenyamanan penumpang atau pengguna jasa terminal. Yang

termasuk dalam kategori fasilitas pelengkap dalam suatu terminal adalah :

a) Kios atau ruang komersial
b) Kamar mandi
c) Restoran
d) Ruang ibadah
e) Tempat parkir, dsb.

f. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang mempunyai kesamaan dengan penelitian ini adalah skripsi Risa Amelia (2011), Fakultas Sastra Universitas Andalas dengan judul Dinamika keberadaan Terminal Regional Bareh Solok (1994-2004). Dari penelitian yang dilakukan diketahui bahwa berdasarkan hasil temuan penelitian, dapat diketahui bahwasannya keberadaan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) 10 tahun sejak digunakan (1994-2004) secara tidak langsung telah memicu timbulnya perubahan sosial dan ekonomi yang terjadi di daerah Kota Solok dan sekitarnya, sehingga dapat mendatangkan lahan pekerjaan baru bagi masyarakat sekitar terminal seperti pedagang toko, kaki lima, dan secara tidak langsung dapat mengatasi masalah pengangguran. Di sisi lain dengan dibangunnya Terminal Regional Bareh Solok sebagai basis kegiatan transportasi maka secara tidak

langsung banyak dibangunnya rumah toko (ruko) di sekitar terminal dan menjadikan harga tanah disekitar terminal menjadi mahal.

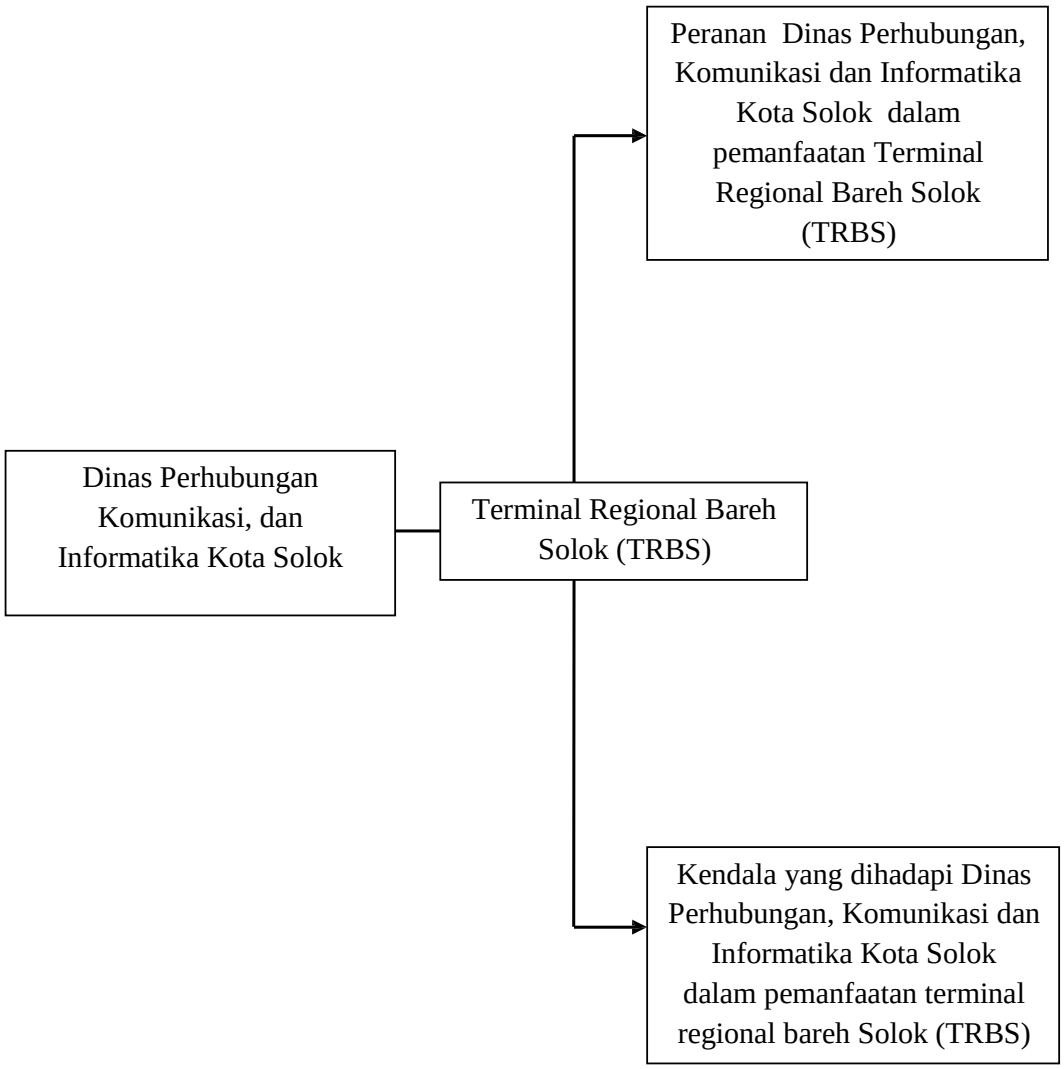
Penelitian terdahulu yang juga mempunyai kesamaan dengan penelitian iniadalah skripsi Yuswarni (2009) dengan judul Problematika Kebijakan Terminal Regional Bingkuang (TRB) di Kota Padang. Dari penelitian yang dilakukan diketahui bahwa berdasarkan hasil temuan penelitian, dapat diketahui bahwasannya Terminal Regional Bingkuang (TRB) di Kota Padang sama sekali tidak digunakan oleh masyarakat untuk kegiatan bongkar muat penumpang. Hal ini disebabkan karena tidak adanya sarana dan prasarana pendukung (ruang tunggu penumpang yang memadai, PO bus angkutan, dll), sebab lain adalah karena rendahnya dukungan masyarakat dalam pengoperasian Terminal Regional Bingkuang (TRB) akibat dari kebiasaan masyarakat yang terbiasa dengan sesuatu yang praktis.

Jadi dapat kita lihat dari penelitian terdahulu tentang Terminal Regional Bareh Solok (TRBS), masalah yang dibahas adalah keadaan terminal secara umum selama 10 tahun (1994-2004) saat mulai digunakannya terminal tersebut. Pada penelitian Terminal Regional Bingkuang (TRB) di Kota Padang, dapat dilihat bahwa terminal tersebut tidak difungsikan sama sekali karena tidak tersedianya sarana dan prsarana pendukung sebuah terminal.

B. Kerangka Konseptual

Bagan 1

Kerangka Konseptual



BAB V

PENUTUP

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok memegang peranan penting dalam pemanfaatan terminal regional bareh solok (TRBS). Berdasarkan penelitian dan analisa yang telah penulis lakukan, dapat disimpulkan bahwa:

A. Kesimpulan

1. Peranan yang dilakukan Dinas perhubungan, komunikasi dan informatika Kota Solok kurang maksimal dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS), hal ini bisa dilihat dari keadaan riil di TRBS yang sangat sepi dari aktifitas masyarakat. Meskipun di TRBS sarana dan prasarana relatif memadai, seperti jalan terminal yang merupakan jalan beton dan ketersedian fasilitas ruang tunggu bagi penumpang juga tersedia tetapi banyak kios di TRBS yang tidak diisi oleh para pedagang karena tidak mau merugi karena sedikitnya warga yang berdatangan ke TRBS.
2. Kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok (TRBS) yaitu : maraknya terminal-terminal bayangan di Kota Solok, tidak adanya pusat keramaian seperti plaza ataupun taman bermain di kawasan sekitar terminal dan

sulitnya merubah kultur masyarakat yang sudah terbiasa dengan sesuatu yang praktis dalam berpergian.

B. Saran

Adapun saran yang dapat penulis berikan kepada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Solok dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Ssolok (TRBS) yaitu :

1. Penertiban terminal liar dengan cara melakukan razia setiap hari dan mewajibkan seluruh bus AKDP masuk ke TRBS.
2. Mengaktifkan kembali angkutan kota ke dan dari TRBS.
3. Mengarahkan investasi pembangunan pusat-pusat keramaian seperti plaza dan taman bermain di dalam maupun di dekat kawasan TRBS.

Adapun saran yang dapat penulis berikan kepada Pemerintah Daerah Kota Solok khususnya Dishubkominfo Kota Solok yaitu agar lebih bekerja secara maksimal untuk menjalankan peranannya dalam pemanfaatan Terminal Regional Bareh Solok.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Grafindo.

Abdul Syani, 1994. *Sosiologi Skematika Teori dan Terapan*. Jakarta : BumiAksara.

Aldri Frinaldi, Dkk. 2008. *Kompilasi Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Padang : Padang Press.

A.G Subarsono. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi* Yogyakarta: PustakaPelajar.

Edward, K. Morlok. 1998. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga.

Jimly Assiddiqi. *Perkembangan dan Konsilidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi* . Cet. Ke-2. Jakarta: Setjen dan Kepanitreaan MKRI, 2006.

Lexy, J. Muleong. 2004. *Metodologi Penelitian Kulitatif.* Bandung : Remaja Rosdakarya.

Milles, B. Mathew dan A. Michael Huberman. 1992. *Analisi Data Kualitatif*: *Buku Sumber tentang Metode – Metode Baru*. Jakarta : IU Press.

Muhammad Nasir. 1998. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: RinekaCipta.

Hasan Shadily. 1984 .*Sosiologi Untuk Masyarakat Indonesia*. Jakarta,binaaksara

Horton, Paul B, dan Hunt Chesterl. 1984. *Sosiologi*. Terjemahan Aminudin Ram dan Tita Sobani. Jakarta : Erlangga.

Pemerintah Daerah Kota Solok. 2013. Laporan Akuntabilitas Kinerja (LAKIP) Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Solok Tahun 2013. Tidak Dipublikasikan.

Pemerintah Daerah Kota Solok. 2013. Rencana Strategis (RENSTRA) Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Solok Tahun 2011-2015. Tidak Dipublikasikan.

Riant D Nugroho. 2004 *Kebijakan Publik : Formulasi, Implementasi dan Evaluasi.* Jakarta: Elex Media Komputindo.

Salam, Dharma Setyawan. 2004. *Otonomi Daerah dalam Perspektif Linkungan, Nilai dan Sumber Daya*. Jakarta : Djambatan.

Sugiyono.2008. *Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif* . Bandung : Alfabeta**.**

Winarno, Budi. 2005. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo.

Skripsi

Risa Amelia. 2011. "*Dinamika keberadaan terminal regional bareh solok"* (1994-2004)". Skripsi UNAND.

Yuswarni. 2009. *"Problematika Kebijakan Terminal Regional Bingkuang (TRB) di Kota Padang"*. Skripsi UNP.

Acuan Dari Internet

Padang Ekspres. 2013. http://padangekspres.co.id/?news=berita&id=42557/ DiaksesTanggal 2 Mei 2013.

Peraturan Perundang-undangan

Peraturan Walikota Solok Nomor 11 Tahun 2009 Tentang :Tugas pokok dan fungsi dinas perhubungan, komunikasi dan Informatika.

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas angkutan jalan (LLAJ).

Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah.

Surat Keputusan Mentri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan.