

**STRATEGI PENINGKATAN PENGELOLAAN
TERMINAL JOMBOR DI KABUPATEN SLEMAN**

Tesis

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
Mencapai derajat Sarjana S-2

Program Studi Magister Manajemen



Diajukan Oleh :

Arifin Widiarto
142 402737

Kepada
STIE WIDYA WIWAHA
YOGYAKARTA
2016

TESIS

**STRATEGI PENINGKATAN PENGELOLAAN TERMINAL JOMBOR
DI KABUPATEN SLEMAN**

Diajukan Oleh :

**Arifin Widiarto
142 402737**

Tesis ini telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji

Pada tanggal : Oktober 2016

Pembimbing I

Pembimbing II

(Dr. Didik Purwadi, M.Ec)

(Nur Widiastuti, SE, M.Si)

dan telah diterima sebagai salah satu persyaratan

untuk memperoleh Gelar Magister

Yogyakarta, Oktober 2016

Mengetahui,

PROGRAM MAGISTER MANAJEMEN

STIE WIDYA WIWAHA YOGYAKARTA

DIREKTUR

Prof. Dr. Abdul Halim, MBA..Ak

PERNYATAAN

Dengan ini menyatakan bahwa tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Yogyakarta, September 2016

Arifin Widiarto

KATA PENGANTAR

Puji Syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan anugerah-Nya, sehingga telah dapat menyelesaikan tesis Magister Manajemen STIE Widya Wiwaha Yogyakarta. Banyak pihak yang telah membantu dalam penyelesaian tesis ini, oleh karena itu diucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu kelancaran tesis ini, yaitu kepada :

1. Dr. Didik Purwadi, M.Ec, selaku pembimbing I yang telah memberikan dorongan dan bimbingan dalam penyusunan tesis ini.
2. Nur Widiastuti, SE, M.Si, selaku pembimbing II yang telah memberikan dorongan dan bimbingan dalam penyusunan tesis ini.
3. Bapak Prof. Dr. Abdul Halim, MBA.,Ak selaku Direktur Magister Manajemen STIE Widya Wiwaha Yogyakarta atas bimbingannya.
4. Bapak/ Ibu dewan penguji yang telah memberikan masukan dalam penyelesaian tesis ini.
5. Bapak / Ibu Dosen Magister Manajemen STIE Widya Wiwaha Yogyakarta.
6. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Staf di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Sleman.
7. Pimpinan dan Staf di Terminal Jombor Kabupaten Sleman.
8. Semua pihak yang tidak dapat kami sebut satu persatu.

Atas segala bantuan dan dukungan semua pihak diucapkan terima kasih dan saran serta kritik yang membangun terhadap kesempurnaan penulisan ini sangat diharapkan.

Yogyakarta, September 2016

Arifin Widiarto

**STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat**

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
ABSTRAKSI	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Pertanyaan Penelitian	7
D. Tujuan penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Teori	9
B. Penelitian Yang Terdahulu	32
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Desain Penelitian	36
B. Lokasi Penelitian	36

	C. Definisi Operasional.....	37
	D. Sumber Data	37
	E. Metode Pengumpulan Data	38
	F. Instrumen Penelitian	39
	G. Metode Analisis Data	39
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data	44
	B. Pembahasan	73
BAB V	Penutup	
	A. Kesimpulan	82
	B. Saran	83
DAFTAR PUSTAKA		

STIE Widya Wiwaha
 Jangan Plagiat

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Lokasi Terminal	3
Tabel 3.1 Matriks SWOT	39
Tabel 4.1 Data Bus dan Angkudes Yang Tersedia di Terminal	59
Tabel 4.2 Pertumbuhan Kendaraan di Terminal Jombor	59
Tabel 4.3 Matriks SWOT Klasik	72

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1. Terminal Jombor	45
Gambar 4.2. Struktur Organisasi Terminal Jombor	46
Gambar 4.3. Peta Terminal Jombor	52
Gambar 4.4 Bus Besar	55
Gambar 4.5. Agen Bus di Terminal Jombor	56
Gambar 4.7. Bus Ukuran Sedang	57
Gambar 4.8 Bus Kecil	57
Gambar 4.9 Bus Ukuran Kecil	57
Gambar 4.10. Angkudes	58
Gambar 4.11. Penumpang di Ruang Tunggu Terminal	60
Gambar 4.12 Jalur Pemberangkatan dan Penurunan Penumpang	61
Gambar 4.13. Kendaraan Pengantar Dan Pengunjung Yang Parkir Disembarang Tempat	61
Gambar 4.14. Parkir Bus Malam dan Pengantar Berbaur	62
Gambar 4.15. Fasilitas Ruang Tunggu Yang Tidak Dipergunakan Oleh Penumpang	62

ABSTRAK

Pelaksanaan pengelolaan Terminal Jombor pada hakekatnya diharapkan agar terpenuhinya tuntutan kebutuhan untuk menciptakan efektivitas dan efisiensi serta profesionalisme terminal Jombor yang memadai pada setiap terminal serta mampu melaksanakan tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan secara lancar dengan dilandasi semangat pengabdian kepada masyarakat, bangsa dan negara.

Tujuan Penelitian adalah untuk mengetahui penyebab pengelolaan terminal Jombor di Kabupaten Sleman belum optimal dan untuk mengetahui strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman.

Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif, yaitu menjelaskan fenomena secara mendalam melalui pengumpulan data. Penelitian ini muncul karena adanya perubahan paradigma sehingga dapat dipandang sebagai sesuatu yang holistik/utuh, kompleks, dinamis dan penuh makna.

Hasilnya diketahui pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman menjadi kurang optimal dipicu dengan ditemukan berbagai permasalahan yang terjadi dalam pengelolaan terminal yaitu meliputi : (1) permasalahan Seputar Pengunjung, seperti Minimnya kesadaran penumpang terhadap kebersihan dan ketertiban terminal; (2) Permasalahan seputar awak angkutan umum, seperti Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal, Banyaknya kendaraan umum yang tidak membayar retribusi terminal; (3) Permasalahan seputar pengelolaan terminal, seperti Lemahnya proses rekrutmen karyawan, Pengelolaan terminal yang kurang profesional, Lemahnya pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib terminal, Kurang perhatian terhadap pemeliharaan sarana fisik; (4) Permasalahan seputar pengaruh lingkungan eksternal terminal. Strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pengelolaan Terminal Jombor yang bisa dilakukan adalah dengan (1) Strategi SO yaitu dengan pembinaan berkelanjutan dari pemerintah, meningkatkan keikutsertaan dalam diklat, dan meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus, (2) Strategi WO yaitu dengan penambahan petugas, meningkatkan kinerja petugas, dan meningkatkan pengelolaan keuangan yang baik, (3) Strategi ST yaitu dengan meningkatkan kualitas pelayanan terminal, dan meningkatkan sosialisasi informasi pelayanan terminal, (4) Strategi WT yaitu dengan Meningkatkan sarana dan prasarana terminal dan Meningkatkan keamanan dan ketertiban terminal.

Kata Kunci : *Strategi, Pengelolaan*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sesuai dengan Undang-Undang No 23 Tahun 2014 tentang pemerintahan daerah, bahwa penyelenggaraan otonomi daerah oleh perangkat daerah, maka daerah melaksanakan dan diberikan kewenangan yang luas, nyata dan bertanggung jawab kepada daerah serta proporsional yang di wujudkan dengan peraturan, pembagian dan pemanfaatan sumber daya nasional yang berkeadilan dan perimbangan. Kemudian masih berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Otonomi Daerah adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Salah satu yang penting dalam melaksanakan fungsi pemerintah adalah melayani masyarakat dari berbagai aktifitasnya, untuk itulah maka pemerintah membentuk sistem administrasi birokrasi mulai dari pemerintah tingkat yang paling tinggi sampai ke tingkat pemerintah yang paling rendah, hal tersebut di maksudkan agar dapat memberikan pelayanan masyarakat (*public service*). Salah satu adalah dengan melakukan pemerataan pembangunan di segala bidang baik secara fisik maupun non fisik. Dapat kita lihat pembangunan daerah Kabupaten Sleman setiap tahun meningkat dan berkembang, baik dari segi pembangunan, pertumbuhan penduduk, dan meningkatnya kebutuhan ekonomi menjadi salah

satu pemicu lajunya arus urbanisasi di Kabupaten Sleman. Salah satunya adalah di bidang transportasi yang ada di Kabupaten Sleman, yang secara tidak langsung berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi. Transportasi pada saat ini menjadi suatu kebutuhan bagi manusia baik kebutuhan individu maupun kebutuhan kelompok. Sehingga peningkatan akan transportasi sangat tinggi pada setiap kota, terutama transportasi darat.

Sistem pengangkutan atau transportasi harus di tata terus menerus dan di sempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Di samping itu, dalam upaya menunjang perkembangan wilayah dan meratakan hasil-hasil pembangunan, pengangkutan dapat berperan sebagai penunjang (pelayan), pemacu (pendorong), sekaligus pemicu (penggerak) perkembangan. Berkaitan dengan hal itu menuntut pihak-pihak pengelola jasa angkutan umum atau transportasi dapat mengelola dengan baik agar kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi dapat terpenuhi sebagai alat mobilitas masyarakat dari suatu tempat ketempat yang lain.

Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan (Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015).

Kabupaten Sleman terdapat 1 unit terminal yaitu Terminal Jombor dan 4 unit subterminal yang berlokasi di Prambanan, Pakem, Gamping, Condong Catur, seperti tabel berikut ini :

Tabel 1.1 Lokasi Terminal

TAHUN	LOKASI TERMINAL	LOKASI SUB TERMINAL
2011	1 unit (Jombor)	4 unit (Prambanan, Pakem, Gamping, Condong Catur)
2012	1 unit (Jombor)	4 unit (Prambanan, Pakem, Gamping, Condong Catur)
2013	1 unit (Jombor)	4 unit (Prambanan, Pakem, Gamping, Condong Catur)
2014	1 unit (Jombor)	4 unit (Prambanan, Pakem, Gamping, Condong Catur)
2015	1 unit (Jombor)	4 unit (Prambanan, Pakem, Gamping, Condong Catur)

Sumber data : Seksi Angkutan dan Terminal

Penelitian ini dilakukan di Terminal Jombor yang terletak di kawasan barat-utara Yogyakarta, melayani Angkutan Perdesaan, Angkutan Perkotaan, AKAP, AKDP, Travel. Terminal Jombor melayani rute – rute untuk Bus AKAP AC/NON AC jurusan Yogyakarta – Semarang/Pati – Jakarta – Bali – Surabaya, Sumatera, Padang Bai (PP).

Terminal Jombor sebagai salah satu terminal di Kabupaten Sleman dengan berbagai jenis kendaraan yang ada, maka dibutuhkan pula sirkulasi yang memadai di dalam lingkungan terminal itu sendiri. Kondisi yang ada di Terminal Jombor saat ini, dimana sirkulasi terlihat kurang tertata dan tidak teratur yang dapat berakibat tidak maksimalnya pelayanan Terminal bahkan mungkin akan menimbulkan kecelakaan. Hal ini tentu sudah semestinya ditangani sedini mungkin, mengingat faktor keselamatan menjadi hal penting yang harus diperhatikan selain faktor kenyamanan dan keamanan dalam suatu area yang berfungsi sebagai sarana publik. Tidak hanya kondisi sirkulasi yang tidak teratur, penurunan jumlah penumpang yang berdampak kepada penurunan jumlah

angkutan juga terjadi. Penurunan terjadi sejak tahun 2000 hingga saat ini. Sebagai contoh, bus dari salah satu agen dahulu dalam satu hari dapat mengeluarkan 15-20 bus, namun saat ini dalam satu hari bila ada 8 - 10 bus yang beroperasi, hal tersebut sudah baik, bila dalam hari-hari tertentu (hari libur) mengalami penambahan jumlah bus hanya 5-8 bus per agen (PO). Hal ini terjadi pada bus berukuran tanggung (3/4), bus antar kota (bus besar), dan bus antar propinsi (bus malam). Ketidakseimbangan juga terjadi pada banyaknya ruko atau toko yang ada di terminal yang berbanding terbalik dengan besarnya aktivitas yang terjadi di terminal, dimana dominan orang yang datang ke terminal hanya sekedar mampir untuk makan atau berkumpul, bukan sebagai penumpang angkutan yang ada di terminal. (Dishubkominfo,2015)

Berdasarkan uraian di atas, dapat dilihat bahwa fungsi utama area sebagai terminal tidak sesuai dengan yang seharusnya, karena justru fungsi fasilitas penunjang terminal yang terlihat lebih hidup. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, penulis mencoba untuk mengkaji lebih lagi mengenai permasalahan yang terjadi. Dalam hal ini penulis merasa perlu meningkatkan sumber daya manusia di dalam terminal dengan cara meningkatkan profesional SDM dalam pengelolaan terminal. Keberadaan terminal tetap dipertahankan, sehingga diharapkan kondisi terminal Jombor Kabupaten Sleman dapat lebih harmonis, bahkan untuk jangka panjang.

Identifikasi masalah-masalah yang ada di Terminal Jombor (Yogyakarta) menurut hasil survey adalah sebagai berikut:

1. Tapak

Tapak merupakan sebidang lahan atau sepetak tanah dengan batas – batas yang jelas, berikut kondisi permukaan dan ciri – ciri istimewa yang dimiliki oleh lahan tersebut.

Terminal Jombor terletak jauh dari pusat kota Yogyakarta, karena Terminal Jombor termasuk terminal tempat pemberhentian sementara (transit) bus-bus dari dalam maupun dari luar kota Yogyakarta. Terletak di Ringroad Utara dan berhubungan langsung dengan jalan yang menghubungkan Yogyakarta dengan Semarang dan Magelang. Terminal ini memiliki luas yang cukup memadai untuk kapasitasnya dari tahun – ketahun.

2. Pengelolaan

Pengelolaan dilakukan agar fungsi suatu bangunan itu dapat terpakai secara maksimal dan pengelolaan juga dapat memperpanjang usia dari keterfungsian bangunan tersebut yaitu misalnya dengan pengelolaan kebersihan. Yang paling utama yaitu mengenai pengelolaan terminal secara keseluruhan, yaitu oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika, hal ini untuk menjaga keselarasan antara pengelolaan sistem dan trayek tujuan maupun kedatangan.

3. Penumpang – sepi

Pada awal perencanaan pembangunan terminal ini, pemerintah merasa sangat yakin terminal ini akan menghasilkan banyak manfaat dan juga dapat secara maksimal menjalankan fungsinya sebagai tempat pusat migrasi masyarakat yang ingin berjalan di dalam lingkungan Yogyakarta maupun keluar kota. Namun lambat laun, penumpang maupun hasil transit dari berbagai daerah

semakin berkurang, biasanya bus kecil dapat penuh dalam sekali jalan, namun kali ini hanya tinggal setengah bahkan seperempat kapasitas bus. (maisarah, 2015)

Masalah mutu dan profesionalisme sumber daya manusia (SDM) juga tak kalah pentingnya untuk ditingkatkan dan setidaknya membutuhkan penyegaran kembali. Profesionalisme atau bersikap profesional SDM ini tetap harus dijaga walaupun masih ada yang mengeluhkan tentang rendahnya gaji yang mereka terima, namun pemerintah sedang berupaya untuk menyesuaikan sesuai dengan standar yang tepat, sehingga diharapkan kinerja serta produktivitas tenaga harian lepas kebersihan tetap harus terjaga.

Pelaksanaan pengelolaan Terminal Jombor pada hakekatnya diharapkan agar terpenuhinya tuntutan kebutuhan untuk menciptakan efektivitas dan efisiensi serta profesionalisme Terminal Jombor yang memadai pada setiap terminal serta mampu melaksanakan tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan secara lancar dengan dilandasi semangat pengabdian kepada masyarakat, bangsa dan negara.

Bertolak dari latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Strategi Peningkatan Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman.”

B. Rumusan Masalah

Adapun masalah yang timbul pada pengelolaan Terminal Jombor yaitu strategi peningkatan pengelolaan Terminal Jombor di Kabupaten Sleman belum

optimal.

C. Pertanyaan Penelitian

Adapun masalah yang timbul pada Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kabupaten Sleman yaitu:

1. Mengapa pengelolaan Terminal Jombor di Kabupaten Sleman belum optimal?
2. Bagaimana strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian permasalahan yang telah dipaparkan di atas, maka tujuan penelitian Tesis ini adalah :

1. Untuk mengetahui penyebab pengelolaan Terminal Jombor di Kabupaten Sleman belum optimal.
2. Untuk mengetahui strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman.

E. Manfaat Penelitian

Dari tujuan diatas diharapkan penelitian ini dapat digunakan untuk :

1. Akademis

Dapat memperdalam teori tentang strategi yang akan dilakukan untuk meningkatkan pengelolaan Terminal Jombor di Kabupaten Sleman serta

dapat berguna sebagai hasil temuan yang dapat menunjang pengembangan ilmu pengetahuan.

2. Praktis

Sebagai bahan/informasi bagi instansi yang bersangkutan guna mengambil langkah-langkah secara konkret dalam rangka peningkatan kualitas sumber daya manusia dan membantu pengalokasian sumber daya alam pembuatan keputusan di instansi tersebut.

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Strategi

a. Pengertian Strategi

Secara etimologi adalah turunan dari kata dalam bahasa Yunani, strategos. Adapun strategos dapat diterjemahkan sebagai “komandan militer” pada zaman demokrasi Athena. Pada mulanya istilah strategi digunakan dalam dunia militer yang diartikan sebagai cara penggunaan seluruh kekuatan militer untuk memenangkan suatu peperangan. Sedangkan secara terminologi banyak ahli telah mengemukakan definisi strategi dengan sudut pandang yang berbeda-beda namun pada dasarnya kesemuanya itu mempunyai arti atau makna yang sama yakni pencapaian tujuan secara efektif dan efisien, diantara para ahli yang merumuskan tentang definisi strategi tersebut salah satu proses dimana untuk mencapai suatu tujuan dan berorientasi pada masa depan untuk berinteraksi pada suatu persaingan guna mencapai sasaran. Strategi mengenai kondisi dan situasi dalam proses public merupakan suatu hal yang perlu diperhatikan, tidak terkecuali dalam proses pelayanan yang baik kepada masyarakat. Strategi menurut Setiawan, dkk (2007) sebenarnya berasal dari bahasa Yunani “strategos” diambil dari kata stratos yang berarti memimpin. Jadi strategi dalam konteks awalnya ini diartikan sebagai general ship yang artinya sesuatu yang dikerjakan oleh para jenderal dalam membuat rencana

untuk menaklukkan musuh dan memenangkan perang.

Menurut David, dkk (2003), strategi adalah serangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang menentukan kinerja perusahaan dalam jangka panjang. Manajemen strategi meliputi pengamatan lingkungan, perumusan strategi (perencanaan strategis atau perencanaan jangka panjang). Implementasi strategi dan evaluasi serta pengendalian.

Sedangkan strategi menurut Arifin (2008) adalah keseluruhan kepuasan kondisional tentang tindakan yang akan dijalankan guna mencapai tujuan.

Dengan melihat beberapa pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa strategi adalah tahapan-tahapan yang harus dilalui menuju target yang diinginkan. Strategi yang baik akan memberikan gambaran tindakan utama dan pola keputusan yang akan dipilih untuk mewujudkan tujuan organisasi. Strategi juga sebagai perumusan visi dan misi suatu organisasi atau perusahaan. Pelayanan bagi public yang baik adalah dambaan bagi setiap orang, pelayanan public diupayakan untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat. Pelayanan yang baik juga dikaitkan dengan jasa layanan yang dilaksanakan oleh instansi dalam upaya untuk memberikan rasa kepuasan dan menumbuhkan kepercayaan pihak pelanggan.

Strategi dalam meningkatkan citra sebagai jasa transportasi pariwisata melalui pelayanan public yang relevan bagi masyarakat dapat ditempuh melalui langkah-langkah sebagai berikut : 1) Pemahaman dan komitmen serta manfaat dan arti penting tanggung jawab dan kerjasama. 2) Bicara dengan ramah (luwes) dan mudah dipahami orang lain. 3) Adanya pelayanan

administrasi *public* yang berorientasi kepada masyarakat yang dilayani, inklusif, *accessible* dan lain-lain.

b. Tahap-tahap Strategi

1) Perumusan

a) Menjelaskan tahap pertama dari faktor yang mencakup analisis lingkungan intern maupun ekstern adalah penetapan visi dan misi, perencanaan dan tujuan strategi.

b) Perumusan strategi merupakan proses penyusunan langkah-langkah ke depan yang maksudkan untuk membangun visi dan misinya, merupakan tujuan strategi serta merancang strategi untuk mencapai tujuan tersebut dalam rangka menyediakan customer value terbaik.

Untuk itu ada beberapa langkah yang perlu dilakukan seorang pemimpin, yaitu :

a) Identifikasi lingkungan yang akan dimasuki oleh pemimpin. Tentukan misi untuk mencapai visi yang dicita-citakan dalam lingkungan tersebut

b) Lakukan analisis lingkungan intern dan ekstern untuk mengukur kekuatan dan kelemahan serta peluang dan ancaman yang akan dihadapi.

c) Tentukan tujuan dan target.

Dalam tahap strategi di atas, seorang pemimpin memulai dengan menentukan visinya ingin menjadi apa di masa datang dalam lingkungan terpilih dan misi apa yang harus ditunaikan atau dilakukan sekarang untuk

mencapai cita-cita tersebut.

2) Pelaksanaan

- a) Setelah tahap perumusan strategi diselesaikan maka berikutnya yang merupakan tahap krusial dalam strategi perusahaan adalah tentang pelaksanaan strategi.
- b) Pelaksanaan strategi adalah proses dimana strategi dan kebijaksanaan dijalankan melalui pembangunan struktur, pengembangan program, budget dan prosedur pelaksanaan. Pelaksanaan strategi merupakan tahap yang paling sulit dalam proses strategi mengingat banyak sekali faktor yang dapat mempengaruhi pelaksanaan di lapangan dan mungkin tidak sesuai dengan perkiraan semula. Strategi yang berhasil harus didukung perusahaan yang capable dengan seorang pemimpin yang solid, alokasi sumber daya yang cukup, kebijaksanaan yang tepat, budaya, situasi dan kondisi terhadap keberhasilan pelaksanaan strategi.

c. Faktor-faktor yang Mendukung Pelaksanaan Strategi Perusahaan

1) Metode

Dari segi bahasa, metode berasal dari dua kata yaitu "mata" (melalui) dan "hadas" (jalan, cara). Dengan demikian kita dapat artikan bahwa metode adalah cara atau jalan yang harus dilalui untuk mencapai sesuatu. Sumber lain menyebutkan bahwa metode berasal dari bahasa Jerman, *methodica* artinya ajaran tentang metode. Dalam bahasa Yunani, metode berasal dari kata *methodos* artinya jalan yang dalam bahasa Arab thariq. Metode berarti

cara yang dapat digunakan untuk melaksanakan strategi.

2) Taktik dan Teknik

Teknik dan taktik berperusahaan merupakan penjabaran dari metode perusahaan. Teknik adalah cara yang dilakukan seseorang dalam rangka mengimplementasikan suatu metode. Misalnya cara yang bagaimana yang harus dilakukan agar metode perusahaan yang dilakukan berjalan efektif dan efisien. Dengan demikian, sebelum pemimpin melakukan proses usaha sebaiknya memperhatikan kondisi dan situasi. Taktik adalah gaya seseorang dalam melaksanakan suatu teknik atau metode tertentu. Dengan demikian, taktik sifatnya lebih individual. Dari penjelasan di atas, maka dapat ditentukan bahwa suatu strategi perusahaan yang diterapkan pemimpin akan tergantung pada pendekatan yang digunakan, sedangkan bagaimana menjalankan metode perusahaan seorang pemimpin dapat menentukan teknik yang dianggap relevan dengan metode, dan penggunaan teknik itu setiap pemimpin memiliki taktik yang mungkin berbeda antara pemimpin yang satu dengan lain.

Evaluasi setelah dilakukan pelaksanaan semua aktivitas perusahaan, maka aspek penting lain yang harus diperhatikan dalam mengelola sebuah organisasi perusahaan adalah dengan melakukan langkah evaluasi. Evaluasi perusahaan ini dirancang untuk memberikan penilaian kepada orang yang dinilai dan orang yang menilai atau pimpinan perusahaan tentang informasi mengenai hasil karya. Sedangkan pengertian evaluasi adalah suatu proses dimana aktivitas dan hasil kinerja dimonitor sehingga kinerja sesungguhnya

dapat dibandingkan dengan kinerja yang diharapkan.

Adanya penyimpangan perlu diidentifikasi sebab-sebab terjadinya penyimpangan tersebut dan kemudian diikuti dengan tindakan koreksi. Evaluasi terhadap pelaksanaan perusahaan akan membantu pemimpin untuk menilai kembali apakah asumsi-asumsi mengenai perubahan dalam lingkungan perusahaan yang dibuat selama ini masih layak dipertahankan atau tidak. Kredibilitas seorang pemimpin teruji dalam membuat penilaian yang tajam mengenai perubahan lingkungan perusahaan yang dihadapi sehingga misi dan visi yang dibuat akan sesuai dengan realita yang telah ada di lapangan.

2. Terminal Penumpang Umum

a. Definisi dan fungsi Terminal

Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu. Dengan demikian terminal merupakan komponen utama dalam system jaringan transportasi jalan yang mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting. Terminal bukan saja merupakan komponen fungsional utama dari sistem, tetapi juga sering merupakan prasarana dimana titik kemacetan mungkin terjadi (Warpani, 2002). Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan

keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan (Permenhub No. 132 tahun 2015).

Berdasarkan Undang Undang No. 22 Tahun 2009, Fungsi Terminal adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal.
- 2) Terminal dapat berupa Terminal penumpang dan/atau Terminal barang.
 - a) Terminal penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B, dan tipe C.
 - b) Beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.
 - c) Untuk kepentingan sendiri, badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan swasta dapat membangun Terminal barang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek.

b. Penetapan Lokasi Terminal

- 1) Penentuan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan rencana kebutuhan Terminal yang merupakan bagian dari Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2) Penetapan lokasi terminal dilakukan dengan memperhatikan:
 - a) tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan;

- b) kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
 - c) kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas;
 - d) kesesuaian dengan rencana pengembangan dan/atau pusat kegiatan
 - e) keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain;
 - f) permintaan angkutan;
 - g) kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi;
 - h) Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan/atau
 - i) kelestarian lingkungan hidup.
- c. Fasilitas Terminal
- 1) Setiap penyelenggaraan terminal wajib menyelenggarakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan.
 - 2) Fasilitas terminal meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang.
 - 3) Untuk menjaga kondisi fasilitas terminal penyelenggara terminal wajib melakukan pemeliharaan.
- d. Lingkungan Kerja Terminal
- 1) Lingkungan kerja terminal merupakan daerah yang diperuntukkan bagi fasilitas terminal.
 - 2) Lingkungan kerja terminal dikelola oleh penyelenggara terminal dan digunakan untuk pelaksanaan pembangunan, pengembangan, dan

pengoperasian fasilitas terminal.

- 3) Lingkungan kerja terminal ditetapkan dengan peraturan daerah kabupaten/kota, khusus Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan dengan Peraturan Daerah Provinsi.

e. Pembangunan dan Pengoperasian Terminal

- 1) Pembangunan Terminal harus dilengkapi dengan:

- a) rancang bangun;
- b) buku kerja rancang bangun;
- c) rencana induk Terminal;
- d) analisis dampak Lalu Lintas; dan
- e) analisis mengenai dampak lingkungan.

- 2) Pengoperasian Terminal meliputi kegiatan:

- a) perencanaan;
- b) pelaksanaan; dan
- c) pengawasan operasional Terminal.

f. Jenis Terminal

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Darat No. 132 Tahun 2015, Terminal penumpang di bagi dalam tiga kategori tipe yang terdiri dari Terminal penumpang tipe A, tipe B dan tipe C, dengan penjelasan sebagai berikut :

- 1) Terminal penumpang tipe A merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/ atau angkutan antar kota antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan

angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/ atau angkutan perdesaan.

- 2) Terminal penumpang tipe B merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/ atau angkutan perdesaan.
- 3) Terminal penumpang tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan.

3. **Optimal**

Optimal adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud : 1995) kata optimal berarti terbaik, tertinggi. Optimal banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (2006) optimal adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan. Secara umum optimal adalah pencarian nilai terbaik dari yang tersedia dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks.

4. **Pengelolaan**

Dalam kamus Bahasa Indonesia lengkap disebutkan bahwa pengelolaan adalah proses atau cara perbuatan mengelola atau proses melakukan kegiatan

tertentu dengan menggerakkan tenaga orang lain, proses yang membantu merumuskan kebijaksanaan dan tujuan organisasi atau proses yang memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapaian tujuan.

Menurut Suharsimi (2008) pengelolaan adalah substantifa dari mengelola, sedangkan mengelola berarti suatu tindakan yang dimulai dari penyusunan data, merencana, mengorganisasikan, melaksanakan, sampai dengan pengawasan dan penilaian. Dijelaskan kemudia pengelolaan menghasilkan suatu dan sesuatu itu dapat merupakan sumber penyempurnaan dan peningkatan pengelolaan selanjutnya.

Marry Parker Follet dalam Erni (2009) mendefinisikan pengelolaan adalah seni atau proses dalam menyelesaikan sesuatu yang terkait dengan pencapaian tujuan. Dalam penyelesaian akan sesuatu tersebut, terdapat tiga faktor yang terlibat yaitu :

- a. Adanya penggunaan sumber daya organisasi, baik sumber daya manusia maupun faktor-faktor produksi lainnya.
- b. Proses yang bertahap mulai dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengimplementasian, hingga pengendalian dan pengawasan.
- c. Adanya seni dalam penyelesaian pekerjaan

Jadi dapat disimpulkan bahwa pengelolaan (manajemen) adalah suatu cara atau proses yang dimulai dari perencanaan, pengorganisasian, pengawasan dan evaluasi untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan

agar berjalan efektif dan efisien.

5. **Pengelola Terminal**

Pengelola Terminal dalam “Pedoman Pengelolaan Terminal di Kabupaten/Kota (2010)” terdapat panduan tentang organisasi dan tata kerja unit pengelola terminal:

- a. Kedudukan, Tugas dan Fungsi kepala Pengelola Terminal adalah Seksi yang menangani bidang pengelolaan Terminal. Seksi Pengelola Terminal dipimpin oleh seorang Kepala yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas Unit Pengelola Terminal mempunyai tugas pengelolaan dan pemeliharaan terminal.

Untuk melaksanakan tugas pengelolaan dan pemeliharaan terminal, Seksi Pengelola Terminal mempunyai fungsi :

- 1) Penyusunan dan pelaksanaan rencana dan program kerja pengelolaan terminal, penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis, memberikan bimbingan dan pembinaan terhadap kegiatan pengelolaan terminal;
- 2) Pengendalian, pengawasan dan pengaturan sistem sirkulasi lalu lintas kendaraan dan penumpang umum serta kegiatan lain di terminal;
- 3) Penyiapan bahan penyusunan rencana kebutuhan bangunan dan fasilitas terminal;
- 4) Pelaksanaan pemeliharaan taman, kebersihan dan bangunan fisik terminal;
- 5) Pelaksanaan pemungutan retribusi Daerah dan pendapatan lainnya yang sah, yang berkaitan dengan pengelolaan bangunan pelayanan umum

terminal untuk disetor ke Kas Daerah;

- 6) Pelaksanaan ketertiban dan keamanan kendaraan yang mangkal/parkir dalam terminal dan lingkungan terminal secara keseluruhan;
- 7) Pelaksanaan koordinasi dan pengaturan pelaksanaan tugas dari instansi lain yang diperbantukan di terminal;
- 8) Pelaksanaan koordinasi yang meliputi segala usaha dan kegiatan guna mewujudkan kesatuan dan keserasian gerak yang berhubungan dengan peningkatan pelayanan masyarakat di terminal;
- 9) Pengawasan segala usaha dan kegiatan untuk melaksanakan pengamanan teknis atas pelaksanaan tugasnya;
- 10) Pengelolaan urusan ketatausahaan
- 11) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas.

b. Organisasi Susunan Organisasi Unit Pengelola Terminal terdiri dari :

- 1) Kepala;
- 2) Petugas Administrasi;
- 3) Petugas Pengendalian dan Operasional;
- 4) Petugas Pendapatan dan Retribusi;
- 5) Petugas Keamanan dan Ketertiban;
- 6) Kelompok Jabatan Fungsional.

(Pedoman Pengelolaan Terminal Tahun 2010)

Dengan penjelasan sebagai berikut :

- 1) Tugas dan Fungsi Kepala

Kepala mempunyai tugas memimpin, membina, dan mengendalikan serta

mengkoordinasikan tugas dan fungsi sebagaimana tersebut diatas.

2) Petugas Administrasi

Petugas Administrasi mempunyai tugas :

- a) Menyusun rencana dan program kerja Unit Pengelola Terminal; kelompok jabatan fungsional petugas administrasi petugas pengendalian dan operasional petugas pendapatan dan retribusi petugas keamanan dan ketertiban kepala
- b) Melaksanakan pengelolaan urusan surat-menyurat, ekspedisi, kearsipan, penggandaan, pengagandaan, kehumasan, dokumentasi dan pelaporan;
- c) Melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan yang meliputi penyusunan anggaran, pembukuan dan laporan pertanggungjawaban keuangan berpedoman pada system informasi manajemen pelaporan sesuai dengan peraturan perundangundangan yang berlaku;
- d) Melaksanakan pengelolaan administrasi kepegawaian yang meliputi pendataan, penyiapan bahan administrasi dan kesejahteraan pegawai;
- e) Penyiapan bahan penyusunan naskah dan peraturan pelaksanaan serta menghimpun peraturan perundang-undangan di bidang pengelolaan Terminal;
- f) Melaksanakan inventarisasi dan pemeliharaan barang-barang inventaris;
- g) Melaksanakan pengelolaan urusan rumah tangga dan perlengkapan;
- h) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.

3) Petugas Pengendalian dan Operasional

Petugas Pengendalian dan Operasional mempunyai tugas :

- a) Melaksanakan penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, fasilitas penumpang dan fasilitas penunjang terminal serta arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal;
- b) Melaksanakan penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan;
- c) Melaksanakan penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan;
- d) Melaksanakan pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum didalam terminal;
- e) Melaksanakan pemeriksaan kartu pengawasan, jadwal perjalanan, kelaikan jalan dan penyidikan pelanggaran;
- f) Melaksanakan pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan;
- g) Melaksanakan pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum pada penumpang;
- h) Melaksanakan pengawasan dan pengendalian tariff angkutan;
- i) Melaksanakan pencatatan dan pelaporan pelanggaran;
- j) Melaksanakan pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang dan berangkat di terminal;
- k) Melaksanakan pengawasan pelayanan jasa pengusaha angkutan dan pemanfaatan fasilitas terminal;
- l) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.

4) Petugas Pendapatan dan Retribusi

Petugas Pendapatan dan Retribusi mempunyai tugas :

- a) Melaksanakan pemungutan retribusi dan pendapatan lain yang sah di terminal sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- b) Melaksanakan administrasi pungutan retribusi terminal dan pendapatan lainnya serta menyetorkannya kepada Kas Daerah paling lama 24 jam;
- c) Melaksanakan administrasi penggunaan kupon/tanda retribusi terminal;
- d) Melaksanakan pemeriksaan secara berkala jumlah kendaraan yang masuk terminal dan jumlah pungutan retribusi;
- e) Melaksanakan penyusunan laporan pelaksanaan pungutan retribusi dan pendapatan lain secara periodic;
- f) Melaksanakan penagihan piutang retribusi terminal dan piutang pendapatan lainnya;
- g) Membukukan hasil pendapatan retribusi terminal dan pendapatan lainnya;
- h) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.

5) Petugas Keamanan dan Ketertiban

Petugas Keamanan dan Ketertiban mempunyai tugas :

- a) Melaksanakan penjagaan, pengawasan dan pembinaan untuk terjaminnya keamanan dan ketertiban terminal;
- b) Melaksanakan koordinasi dan kerjasama dengan instansi terkait dalam

rangka pemeliharaan keamanan dan ketertiban terminal;

c) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.

6) Kelompok Jabatan Fungsional

a) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan tugas sesuai jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b) Kelompok Jabatan Fungsional, terdiri dari sejumlah tenaga fungsional yang terbagi dalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang keahliannya.

c) Jumlah Jabatan Fungsional, ditentukan berdasarkan kebutuhan beban kerja. Jenis dan jenjang jabatan fungsional diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

6. **Pengelolaan Terminal**

Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sleman Nomor 17 Tahun 2001 Tentang Pengelolaan Terminal Penumpang yang dimaksud dengan Pengelolaan terminal penumpang terdiri dari kegiatan pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban. Pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

Kegiatan perencanaan operasional terminal penumpang meliputi:

- a. Penataan pelataran terminal penumpang menurut rute atau jurusan,
- b. Penataan fasilitas penumpang,
- c. Penataan fasilitas penunjang terminal penumpang,

- d. Penataan arus lalu-lintas di daerah pengawasan terminal,
- e. Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan,
- f. Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawas,
- g. Pengaturan jadwal petugas di terminal penumpang dan
- h. Evaluasi sistem pengoperasian terminal penumpang.

Kegiatan pelaksanaan operasional terminal penumpang meliputi:

- a. Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal penumpang,
- b. Pengaturan pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum menurut jadwal yang telah ditetapkan,
- c. Pemungutan jasa pelayanan terminal penumpang,
- d. Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum penumpang,
- e. Pengaturan arus lalu-lintas di daerah pengawasan terminal penumpang,
- f. Pemeriksaan kartu pengawas dan jadwal perjalanan,
- g. Pencatatan dan pelaporan pelanggaran, dan
- h. Pencatatan jumlah kendaraan yang datang dan berangkat.

Kegiatan pengawasan operasional terminal penumpang meliputi pengawasan terhadap:

- a. Tarif angkutan,
- b. Kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan,
- c. Kapasitas muatan yang diizinkan,
- d. Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan, dan

- e. Pemanfaatan terminal serta fasilitas penunjang sesuai dengan peruntukannya.

7. **Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang**

a. Pengertian Umum Tingkat Pelayanan

Untuk menjabarkan pengertian mengenai tingkat pelayanan (*level of service*), Vuchic (2001) menyatakan bahwa tingkat pelayanan merupakan ukuran karakteristik pelayanan secara keseluruhan yang mempengaruhi pengguna jasa (user). Tingkat pelayanan merupakan elemen dasar terhadap penampilan komponen – komponen transportasi, sehingga pelaku perjalanan tertarik untuk menggunakan suatu produk jasa transportasi. Faktor utama yang dibandingkan tingkat pelayanan transportasi dapat dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu :

- 1) Unjuk kerja elemen – elemen yang mempengaruhi pengguna jasa, seperti :
kecepatan operasi, kepercayaan dan keamanan;
- 2) Kualitas pelayanan, mencakup elemen – elemen kualitatif pelayanan, seperti : kenyamanan, perilaku penumpang, keindahan dan kebersihan;
- 3) Harga yang harus dibayar pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan.

b. Tingkat Pelayanan Terminal

Pelayanan terminal merupakan layanan publik yang difasilitasi pemerintah daerah maupun nasional guna menjadi suatu tempat simpul pergerakan transportasi umum. Dalam pelaksanaannya standar pelayanan terminal belum ditetapkan. Berikut merupakan sub variabel dari setiap variabel yang merupakan pengertian dan fungsi berdasarkan Kepmen Perhubungan

Republik Indonesia No. 26 tahun 1995 tentang terminal dan Pedoman Pengelolaan Terminal Tahun 2010 :

2) Keamanan

a) Lampu Penerangan

Lampu penerangan pada terminal merupakan salah satu bagian yang penting dalam menjamin keamanan dalam terminal pada malam hari. Dalam kepmen Perhubungan No. 132 tahun 2015 dijelaskan bahwa lampu penerangan perlu dijaga dan dirawat sehingga bisa berfungsi dengan baik.

b) Petugas Keamanan

Petugas Keamanan dan Ketertiban mempunyai tugas; Melaksanakan penjagaan, pengawasan dan pembinaan untuk terjaminnya keamanan dan ketertiban terminal; Melaksanakan koordinasi dan kerjasama dengan instansi terkait dalam rangka pemeliharaan keamanan dan ketertiban terminal; dan Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.

c) Aduan Layanan

Dalam Kemenhub. No. 132 tahun 2015 aduan layanan merupakan suatu layanan dan fasilitas penunjang kepada penumpang dan juga sopir angkutan umum untuk mendapatkan informasi dan pengaduan pengaduan lainnya.

d) Fasilitas Keamanan

Pos keamanan pada terminal, yang membantu petugas keamanan

dalam menjalankan tugasnya.

3) Keselamatan

- a) Kondisi Fisik Jalan dalam Terminal Keadaan jalan yang di lalui angkutan umum pada terminal ini merupakan penilaian terhadap fisik jalan.
- b) Fasilitas Kesehatan Berupa ruangan atau tempat untuk P3K, yang memberikan pertolongan pertama kepada pengguna terminal.
- c) Efektifitas Pelaksanaan Penertiban
Pelaksanaan penertiban yang dilakukan petugas keamanan dan ketertiban apakah sudah efektif atau belum efektif. Sehingga pengguna terminal merasa aman dan tertib guna keselamatan tiap pengguna.
- d) Kondisi Lalu lintas Kendaraan di Terminal Bagaimana arus lalu lintas kendaraan dalam terminal sehingga tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, jika arus kendaraan tidak diatur secara baik.

4) Kenyamanan

- a) Respon Petugas kepada Keluhan
Penilaian terhadap sumber daya manusia yang menjadi bagian dari pengelola terminal, bagaimana respon yang diberikan pengelola ketika ada keluhan dari penumpang maupun sopir angkutan umum.
- b) Kemudahan Layanan Informasi
Layanan informasi merupakan fasilitas utama pada terminal yang memberikan informasi kepada pengguna terminal, dan bagaimana

kemudahan layanan informasi ini.

c) Fasilitas Kebersihan

Berupa fasilitas tempat-tempat sampah guna kebersihan terminal.

d) Tempat Istirahat

Tempat Istirahat Kendaraan adalah pelataran di dalam terminal yang disediakan bagi mobil bus dan mobil barang untuk beristirahat sementara dan membersihkan kendaraan sebelum melakukan perjalanan; Tempat Tunggu dan istirahat Penumpang adalah bangunan berupa ruang tunggu di dalam terminal penumpang yang disediakan bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan;

e) Ketersediaan Kamar Kecil

Merupakan fasilitas penunjang guna kenyamanan tiap pengguna terminal.

f) Kebersihan Kamar Kecil

Kebersihan kamar kecil yang harus dijaga dan dibersihkan sehingga bisa berfungsi dengan baik.

g) Musholla

Tempat ibadah yang menjadi fasilitas penunjang untuk kenyamanan para pengguna terminal.

h) Tempat Penitipan Barang

Fasilitas penunjang guna sebagai tempat penitipan barang pengunjung terminal.

i) Kios, Warung dan Kantin

Fasilitas penunjang karena kebutuhan akan para pengguna terminal.

j) Ketersediaan Tempat Parkir

Tempat parkir kendaraan umum dan juga, kendaraan lain selain kendaraan angkutan umum penumpang.

5) Keterjangkauan

a) Tarif Terminal

Tarif terminal merupakan pungutan terminal terhadap kendaraan umum yang masuk-keluar terminal dan kendaraan yang menggunakan jasa parkir pada terminal selain kendaraan umum.

b) Aksesibilitas Terminal

Bagaimana akses untuk menjangkau terminal, dan pada terminal tipe c terletak di jalan kolektor atau lokal dengan kelas jalan paling tinggi kelas IIIA.

6) Kesetaraan

a) Jalur Khusus Kursi Roda

Jalur untuk orang yang menggunakan kursi roda di terminal. Jalur ini dibuat dekat dengan pedestrian didalam terminal pada jalur kedatangan dan keberangkatan angkutan.

7) Keteraturan

a) Waktu Tunggu Kendaraan Umum

Waktu tunggu di pemberhentian rata-rata 5–10 menit dan maksimum 10–20 menit.

b) Kepastian Keberangkatan Angkutan

Ketentuan pelaksanaan keberangkatan angkutan, yang terjadwal maupun tidak terjadwal, hal ini ada kaitannya dengan waktu tunggu kendaraan umum.

c) Kepastian Kedatangan Angkutan

Ketentuan pelaksanaan kedatangan angkutan, yang terjadwal maupun tidak terjadwal.

d) Keteraturan Kios Warung dan Kantin

Tata letak penempatan kios, warung dan kantin sehingga terminal tidak terlihat semberawut.

e) Pengaturan Sirkulas Kendaraan dalam terminal

Pengaturan yang dilakukan petugas terminal untuk kelancaran arus lalu lintas di sekitar terminal.

f) Pengaturan Lalu lintas angkutan umum (Rambu)

pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di dalam terminal dan merupakan bagian dari pengawasan operasional.

g) Pemisah jalur masuk dan keluar di Terminal mempunyai akses jalan masuk atau keluar ke dan dari terminal, sesuai kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas di sekitar terminal.

B. Penelitian Terdahulu

1. Denny Widya Lesmana, 2011, penelitian dengan judul “Analisis Pengelolaan Terminal Pasirhayam Kabupaten Cianjur”. Penelitian ini bertujuan untuk

membandingkan pengelolaan terminal Pasirhayam Kabupaten Cianjur dengan pendekatan siklus hidup manajemen aset dengan cara membandingkan persepsi dari aspek pengelola dan aspek konsumen. Penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*.

Metode analisis yang digunakan adalah analisis diagram kartesius. Hasil analisis menunjukkan dari aspek pengelola berpendapat pada tahap *beginning of life* pengelolaan terminal Pasirhayam sudah sepenuhnya dilaksanakan; pada tahap *middle of life* pengelolaan terminal Pasirhayam baru sebagian yang dilaksanakan dengan baik. Pada tahap *end of life* belum perlu dilaksanakan karena terminal Pasirhayam masih berada pada tahap *middle of life*. Dari aspek konsumen berpendapat pada dimensi *tangibles* semuanya belum dianggap penting dan pengelola sudah melaksanakannya dengan baik; pada dimensi *responsibility* pengelola belum menyediakan penerangan/lampu yang cukup pada malam hari; pada dimensi *responsiveness*, *assurance*, dan *empathy* pengelola sudah melaksanakan seluruhnya dengan baik. Untuk pengelola hendaknya mengalokasikan anggaran yang memadai agar pengelolaan terminal dapat dilaksanakan dengan baik. Terkait pelayanan konsumen walaupun dimensi *tangibles* dan *assurance* tidak dianggap penting, hendaknya pengelola tetap harus melaksanakan faktor-faktor pada dimensi tersebut. Dengan demikian diharapkan dapat menghemat biaya pengelolaan secara menyeluruh dan memperlambat kebutuhan perbaikan dalam skala besar.

2. Yuliana Subekti, 2011, penelitian dengan judul “Pengelolaan Retribusi

Terminal Untuk Meningkatkan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Di Kabupaten Lampung Timur (Studi Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Lampung Timur).” Dalam penelitian ini disampaikan bahwa sumber-sumber keuangan daerah merupakan sumber yang sangat penting yang dapat digunakan untuk meningkatkan pembangunan daerah. Pengelolaan terhadap sumber keuangan yang ada sangat diperlukan agar hasil yang didapat mampu menambah kas daerah. Pengelolaan terhadap Pendapatan Asli Daerah merupakan salah satu upaya yang dilakukan pemerintah untuk membiayai pembangunan serta kebutuhan suatu daerah. Retribusi terminal merupakan salah satu Pendapatan Asli Daerah Kabupaten Lampung Timur yang bersumber dari retribusi daerah.

Berdasarkan data target dan realisasi penerimaan retribusi terminal dari tahun 2006-2010 di Kabupaten Lampung Timur, terdapat target anggaran yang selalu berubah-ubah setiap tahunnya dan selain itu, terdapat realisasi anggaran pada tahun 2010 yang tidak mencapai target, yaitu targetnya berjumlah Rp 321.860.000 dan realisasinya hanya Rp 5.450.000. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengelolaan retribusi terminal Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika untuk meningkatkan realisasi penerimaan retribusi terminal di Kabupaten Lampung Timur. Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Sedangkan pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Berdasarkan hasil penelitian ini diketahui bahwa pengelolaan retribusi terminal untuk meningkatkan realisasi penerimaan retribusi terminal di Kabupaten Lampung

Timur belum maksimal.

Merujuk pada indikator perencanaan yaitu terdapat realisasi retribusi terminal pada tahun 2010 yang tidak mencapai target, hal ini disebabkan karena Berdasarkan Surat Gubernur Lampung tanggal 19 Januari 2009 Nomor : 500/0126/04/2009 Perihal : Pungutan Retribusi Terminal di Jalan Nasional dan Provinsi, maka Pemungutan TPR di jalan raya dalam wilayah Kabupaten Lampung Timur dihentikan/ditutup. Kedua, merujuk pada indikator pelaksanaan yaitu masih ada petugas terminal yang belum mematuhi prosedur tata cara pemungutan yaitu mengenai penggunaan atribut/tanda seperti pakaian petugas, karcis, dll. Ketiga, merujuk pada indikator pengawasan/pengendalian yaitu kurangnya pengawasan secara rutin oleh kepala terminal kepada petugas terminal dilapangan sehingga menyebabkan ketidakdisiplinan petugas pemungut retribusi terminal didalam penggunaan atribut dan tarif terminal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif, yaitu menjelaskan fenomena secara mendalam melalui pengumpulan data. Penelitian ini muncul karena adanya perubahan paradigma sehingga dapat dipandang sebagai sesuatu yang holistik/utuh, kompleks, dinamis dan penuh makna.

Menurut Bodgan dan Biklen dalam Sugiyono (2003), secara umum penelitian kualitatif memiliki karakteristik sebagai berikut :

1. Dilakukan pada kondisi yang alamiah, langsung ke sumber data dan peneliti adalah instrumen kunci
2. Penelitian kualitatif lebih bersifat deskriptif. Data yang terkumpul berbentuk kata-kata atau gambar, sehingga tidak menekankan pada angka.
3. Penelitian kualitatif lebih menekankan pada proses daripada produk atau *outcome*
4. Penelitian kualitatif melakukan analisis data secara induktif
5. Penelitian kualitatif lebih menekankan makna (data dibalik yang teramati).

B. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Jombor Kabupaten Sleman sebagai

instansi publik yang merumuskan, membina dan mengendalikan kegiatan di pelayanan publik dalam bidang transportasi.

C. Definisi Operasional

1. strategi adalah serangkaian keputusan dan tindakan manajerial yang menentukan kinerja perusahaan dalam jangka panjang. Manajemen strategi meliputi pengamatan lingkungan, perumusan strategi (perencanaan strategis atau perencanaan jangka panjang). Implementasi strategi dan evaluasi serta pengendalian. (David, dkk, 2003).
2. Pengelolaan terminal penumpang menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sleman Nomor 17 Tahun 2001 terdiri dari kegiatan pengelolaan, pemeliharaan dan penertiban. Pengelolaan terminal penumpang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

D. Sumber Data

Dalam penelitian ini digunakan dua sumber data yaitu :

1. Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian yakni sumber data, dari informan yang bersangkutan dengan cara wawancara dan pengamatan atau observasi pada informan.
2. Data sekunder merupakan data yang berasal dari survey lapangan dan diperoleh dengan mempelajari bahan-bahan kepustakaan yang berupa buku-buku, literature-literatur, dokumen-dokumen, laporan-laporan maupun arsip-arsip resmi yang dapat mendukung kelengkapan data primer.

E. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara menghubungi responden secara langsung. Data yang diperlukan meliputi :

1. Observasi.

Studi ini dilakukan dengan mengadakan pengamatan langsung terhadap obyek penelitian yaitu Seksi Angkutan Dan Terminal Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kabupaten Sleman dengan mengamati secara langsung kegiatan di Terminal Jombor.

2. Wawancara

Salah satu metode pengumpulan data adalah dengan jalan wawancara, yaitu mendapatkan informasi dengan cara bertanya langsung kepada responden. Cara inilah yang banyak dilakukan di Indonesia belakangan ini. Wawancara merupakan salah satu bagian terpenting dari setiap survey. Tanpa wawancara, peneliti akan kehilangan informasi yang hanya dapat diperoleh dengan jalan bertanya langsung kepada responden. Data semacam itu merupakan tulang punggung suatu penelitian survey. Wawancara menurut Nazir (2008) adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *interview guide* (panduan wawancara).

Wawancara dilakukan langsung pada 6 orang narasumber mengenai strategi peningkatan pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman Tahun 2016. Wawancara akan ditujukan 1 Orang Kepala Bidang Sarana dan

Prasarana Lalu Lintas, 1 orang Kepala Seksi Angkutan Dan Terminal, 1 orang Koordinator Terminal Jombor dan 3 orang petugas Terminal Jombor.

3. Studi Dokumentasi

Dari asal katanya dokumen yang artinya buku-buku tertulis di dalam melaksanakan studi dokumentasi peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan, notulen rapat, catatan harian (Arikunto, 2006). Dalam penelitian ini adalah berupa data profil dan kegiatan di Terminal Jombor Kabupaten Sleman.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaannya lebih mudah dan hasilnya lebih baik (cermat, lengkap dan sistematis) sehingga lebih mudah diolah. Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumen dan pedoman wawancara.

G. Metode Analisis Data

Metode analisis data menggunakan Analisis SWOT. Menurut Jogiyanto (2005), Analisis SWOT adalah indentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi. Analisis berdasarkan pada logika yang dapat mengoptimalkan kekuatan (*Strengths*) dan peluang (*Opportunities*) namun secara bersamaan dapat meminimalisir kelemahan (*Weaknesses*) dan ancaman (*Threats*). Analisis SWOT mengenali kekuatan dan kelemahan yang dimiliki suatu organisasi yang dilakukan melalui pembahasan terhadap kondisi dalam organisasi,

serta analisis mengenai peluang dan ancaman yang dihadapi organisasi yang dilakukan melalui pembahasan terhadap kondisi pihak luar organisasi.

Menurut David (2008), Semua organisasi memiliki kekuatan dan kelemahan dalam area fungsional bisnis. Tidak ada organisasi yang sama kuatnya atau lemahnya dalam semua area bisnis. Kekuatan/kelemahan internal, digabungkan dengan peluang/ancaman dari eksternal dan pernyataan misi yang jelas, menjadi dasar untuk penetapan tujuan dan strategi. Tujuan dan strategi ditetapkan dengan maksud memanfaatkan kekuatan internal dan mengatasi kelemahan.

Berikut ini merupakan penjelasan dari SWOT (David, 2008) yaitu :

a. Kekuatan (*Strenghts*)

Kekuatan adalah sumber daya, keterampilan, atau keunggulan-keunggulan lain yang berhubungan dengan para pesaing organisasi dan kebutuhan pasar yang dapat dilayani oleh organisasi yang diharapkan dapat dilayani. Kekuatan adalah kompetisi khusus yang memberikan keunggulan kompetitif bagi organisasi di pasar.

b. Kelemahan (*Weakness*)

Kelemahan adalah keterbatasan atau kekurangan dalam sumber daya, keterampilan, dan kapabilitas yang secara efektif menghambat kinerja organisasi. Keterbatasan tersebut dapat berupa fasilitas, sumber daya keuangan, kemampuan manajemen dan keterampilan pemasaran dapat merupakan sumber dari kelemahan organisasi.

c. Peluang (*Opportunities*)

Peluang adalah situasi penting yang menguntungkan dalam lingkungan organisasi. Kecenderungan – kecenderungan penting merupakan salah satu sumber peluang, seperti perubahan teknologi dan meningkatnya hubungan antara organisasi dengan pembeli atau pemasok merupakan gambaran peluang bagi organisasi.

d. Ancaman (*Threats*)

Ancaman adalah situasi penting yang tidak menguntungkan dalam lingkungan organisasi. Ancaman merupakan pengganggu utama bagi posisi sekarang atau yang diinginkan organisasi. Adanya peraturan-peraturan pemerintah yang baru atau yang direvisi dapat merupakan ancaman bagi kesuksesan organisasi.

Menurut Rangkuti (2006), Matriks SWOT dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi organisasi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya.

Terdapat 8 langkah dalam menyusun matrik SWOT, yaitu:

- a. Tuliskan kekuatan internal organisasi yang menentukan.
- b. Tuliskan kelemahan internal organisasi yang menentukan.
- c. Tuliskan peluang eksternal organisasi yang menentukan.
- d. Tuliskan ancaman eksternal organisasi yang menentukan.
- e. Mencocokkan kekuatan internal dengan peluang eksternal dan mencatat resultan strategi SO dalam sel yang tepat.

- f. Mencocokkan kelemahan internal dengan peluang eksternal dan mencatat resultan strategi WO dalam sel yang tepat.
- g. Mencocokkan kekuatan internal dengan ancaman eksternal dan mencatat resultan strategi ST dalam sel yang tepat.
- h. Mencocokkan kelemahan internal dengan ancaman eksternal dan mencatat resultan strategi WT dalam sel yang tepat.

Jadi Matriks ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategis.

Tabel 3.1. Matriks SWOT

EFAS \ IFAS	Kekuatan (<i>Strength</i>)	Kelemahan (<i>Weakness</i>)
Peluang (<i>Opportunity</i>)	STRATEGI SO Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	STRATEGI WO Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
Ancaman (<i>Weakness</i>)	STRATEGI ST Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	STRATEGI WT Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk menghindari ancaman

Sumber : Rangkuti, 2006

Berikut ini adalah keterangan dari matriks SWOT diatas :

- a. Strategi SO (*Strength and Opportunity*). Strategi ini dibuat berdasarkan jalan pikiran organisasi, yaitu dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar – besarnya.
- b. Strategi ST (*Strength and Threats*). Strategi dalam menggunakan kekuatan yang dimiliki organisasi untuk mengatasi ancaman.

- c. Strategi WO (*Weakness and Opportunity*). Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
- d. Strategi WT (*Weakness and Threats*). Strategi ini berdasarkan kegiatan yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Gambaran Umum Terminal Jombor

Saat ini, Kabupaten Sleman memiliki Terminal Jombor yang merupakan tempat transit bus-bus yang melintasi Kabupaten Sleman yang meliputi bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan, namun bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) juga dapat masuk ke Terminal Jombor. Keputusan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang terminal transportasi jalan, mengklasifikasikan bahwa kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dilayani oleh Terminal Penumpang tipe A.

Terminal Jombor menurut pelayanannya adalah terminal tipe A di Yogyakarta yang terletak di Jalan Magelang, Kelurahan Sinduadi, Kecamatan Mlati, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Pada awalnya terminal dibagian paling utara Jogja ini adalah terminal tipe B, namun seiring meningkatnya Bus AKAP dan AKPD mangkal diterminal ini akhirnya ditingkatkan menjadi terminal Sub tipe A3, untuk membantu mendistribusikan penumpang dari dan menuju dalam kota Jogja bagian utara selain dari Terminal Induk Giwangan yang terletak dibagian selatan kota.

Terminal yang terletak di kawasan barat-utara Yogyakarta, melayani Bis Kota, Trans Jogja, AKAP, AKDP, Travel dan merupakan tempat

perhentian maupun keberangkatan bus-bus yang ke arah utara dari Yogyakarta, misalnya Semarang dan Magelang. Melalui terminal ini dapat ditempuh menempuh perjalanan dari dan ke Surabaya, Solo, Prambanan, Yogyakarta, Borobudur, Bali, Mataram dan juga kota-kota lain seperti Jakarta, Bandung dan beberapa kota di Sumatera.

Gambar Terminal Jombor adalah sebagai berikut :



Gambar 4.1. Terminal Jombor

Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Sleman

Terminal Jombor ini merupakan kepanjangan tangan dari Seksi Angkutan dan Terminal Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika di Kabupaten Sleman, dengan tugas dan fungsi sebagai berikut :

Tugas :

Melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang terminal khususnya operasional pengelolaan terminal.

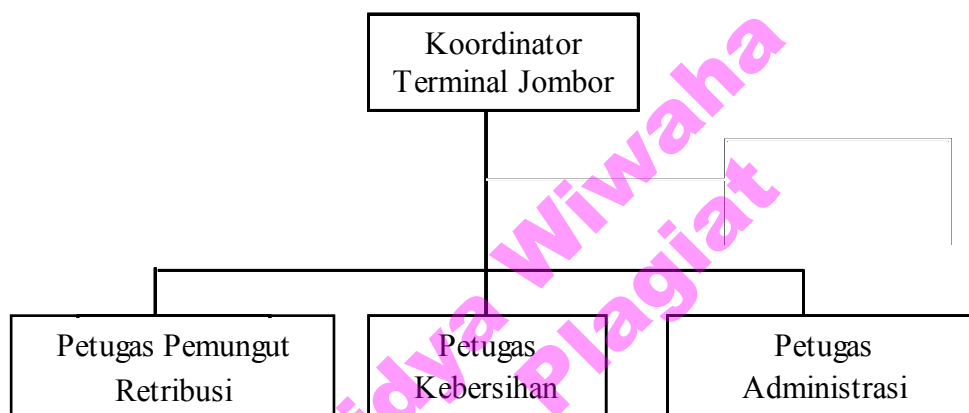
Fungsi :

Dalam melaksanakan tugas, Terminal Jombor juga mempunyai fungsi :

- a. pelaksanaan penyusunan program kegiatan pengelolaan terminal
- b. penyelenggaraan kegiatan pengelolaan terminal.
- c. pelaksanaan pemunggutan retribusi dan pendapatan daerah yang sah yang berkaitan dengan pengelolaan terminal.

- d. pelaksanaan penertiban dan pengamanan di dalam terminal.
- e. pelaksanaan ketatausahaan Terminal Jombor
- f. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- g. pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya

Struktur Organisasi Terminal Jombor adalah sebagai berikut :



Gambar 4.2. Struktur Organisasi Terminal Jombor
Sumber : Profil Terminal Jombor

Tugas dan Fungsi :

- a. Koordinator Terminal Jombor

Tugas Koordinator Terminal:

melakukan koordinasi dan pengendalian dalam penyelenggaraan kegiatan dibidang pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum.

Fungsi Koordinator Terminal :

- 1) Pelaksanaan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum yang mempergunakan fasilitas terminal
- 2) Pelaksanaan perawatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana terminal

- 3) Pelaksanaan pemungutan dan penyetoran retribusi terminal sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku
 - 4) Pelaksanaan ketertiban dan kebersihan terminal
 - 5) Pelaksanaan tugas pengaturan kedatangan dan keberangkatan angkutan umum (bus)
 - 6) Pelaksanaan tugas pengaturan, penertiban pengawasan lalu lintas serta pemeriksaan kendaraan angkutan penumpang umum dalam kawasan terminal
 - 7) Pelaksanaan ketatausahaan
 - 8) Pelaporan hasil pelaksanaan tugasnya kepada Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.
- b. Petugas administrasi
- Tugas Petugas Administrasi :
- 1) Melaksanakan pengelolaan administrasi terminal.
 - 2) Menyiapkan bahan dalam rangka penyusunan program kerja.
 - 3) Mengelola administrasi umum dan perlengkapan peralatan kantor.
 - 4) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Koordinator Terminal Jombor.
- c. Petugas Kebersihan
- Tugas Pelaksana kebersihan Terminal :
- 1) Membersihkan semua lokasi terminal dan merawat alat alat yang membantu tugas menjalankan kebersihan di terminal.
 - 2) Merawat taman terminal.

3) Memilah sampah di Tempat Pembuangan Sampah.

d. Pelaksana Pemungut Retribusi Terminal

Pelaksana Pemungut Retribusi Terminal tugas :

- 1) Merencanakan program kegiatan pemungutan retribusi terminal
- 2) Melaksanakan pemungutan retribusi terminal terhadap bus, mobil penumpang umum, Kios, dan Pedagang Kaki Lima yang ada di dalam terminal
- 3) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas kepada Koordinator.

Jumlah tenaga kerja yang bertugas di Terminal Jombor ada 9 orang, yang terdiri dari 1 orang sebagai Koordinator, 1 orang sebagai administrasi dan 7 orang penarik retribusi kemudian dibantu dengan 3 orang Pegawai Harian Lepas (PHL) sebagai petugas kebersihan.

2. Pengelolaan Terminal Jombor Kabupaten Sleman

Pengelolaan Terminal Jombor yang merupakan terminal tipe A meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

Yang menurut narasumber pada kesempatan wawancara pada hari Rabu, 27 Juli 2016 adalah sebagai berikut :

Narasumber 1 : *“Pengelolaan terminal sangat komplek dan kami mendasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Darat No. 132 Tahun 2015 yang meliputi kegiatan perencanaan, operasional dan pengawasan dimana terjadi hubungan yang sinergi antara Terminal Jombor dengan kami Bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas Dishubkominfo Kabupaten Sleman.”*

Narasumber 2 : *“pengelolaan terminal mulai dengan penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, fasilitas penumpang,*

penataan arus lalu lintas pengawasan terminal, penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan, penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan, pengaturan jadwal petugas di terminal, evaluasi sistem pengoperasian terminal, pengawasan tarif angkutan dan kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan.”

- Narasumber 3 : *“pengelolaan terminal mulai merencanakan Kegiatan perencanaan operasional terminal seperti penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan, penataan arus lalu lintas pengawasan terminal penataan rute dan jadwal perjalanan terus pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di terminal dan kegiatan pengawasan operasional terminal meliputi pengawasan baik tarif dan kelaikan kendaraan, ditambah lagi melakukan kegiatan pemeliharaan terminal seperti kebersihan, saluran air, hydrant, pemadam, tanda lalu lintas, dan banyak lagi.”*
- Narasumber 4 : *“yang dikelola banyak misalnya pelataran terminal, arus lalu lintas kendaraan masuk dan keluar terminal, jadwal perjalanan, jadwal petugas pencatatan dan pelaporan pelanggaran, kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan, kapasitas muatan yang diijinkan dan masih banyak lagi.”*
- Narasumber 5 : *“pengelolaan terminal mulai pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan, pengaturan arus lalu lintas di terminal, pencatatan dan pelaporan pelanggaran, pengawasan operasional terminal meliputi pengawasan terhadap tarif angkutan, kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan, kapasitas muatan yang diijinkan, dan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan.”*
- Narasumber 6 : *“banyak sekali sangat kompleks, kami mengatur arus kendaraan umum di terminal terus melakukan pemeliharaan terminal dan juga pengawasan terminal agar pelayanan yang diberikan oleh terminal dan armada bus memuaskan masyarakat.*

Berdasarkan hasil narasumber diatas maka dapat disimpulkan bahwa

Pengelolaan Terminal Jombor meliputi :

- 1) Kegiatan perencanaan operasional terminal antara lain :
 - a) Penataan pelataran terminal menurut rute atau jurusan ;
 - b) Penataan fasilitas penumpang ;
 - c) Penataan arus lalu lintas pengawasan terminal ;
 - d) Penyajian daftar rute perjalanan dan tarif angkutan ;
 - e) Penyusunan jadwal perjalanan berdasarkan kartu pengawasan;
 - f) Pengaturan jadwal petugas di terminal;
 - g) Evaluasi sistem pengoperasian terminal.
- 2) Kegiatan pelaksanaan operasional terminal meliputi:
 - a) Pengaturan tempat tunggu dan arus kendaraan umum di terminal;
 - b) Pemeriksaan kartu pengawasan dan jadwal perjalanan;
 - c) Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan menurut jadwal yang telah ditetapkan;
 - d) Pemberitahuan tentang pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum kepada penumpang;
 - e) Pengaturan arus lalu lintas di daerah pengawasan terminal;
 - f) Pencatatan dan pelaporan pelanggaran;
 - g) Pencatatan jumlah pelanggaran.
- 3) Kegiatan pengawasan operasional terminal meliputi pengawasan terhadap :
 - a) Tarif angkutan;
 - b) Kelaikan jalan kendaraan yang dioperasikan;
 - c) Kapasitas muatan yang diijinkan;
 - d) Pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan.

Dan juga melakukan kegiatan pemeliharaan sebagai berikut :

- a) Menjaga keutuhan dan kebersihan bangunan terminal
- b) Menjaga keutuhan dan kebersihan pelataran terminal serta perawatan rambu, marka dan papan informasi
- c) Merawat saluran-saluran air
- d) Merawat instalasi listrik dan lampu penerangan
- e) Merawat alat komunikasi

Lebih jelasnya mengenai pengelolaan Terminal Jombor berdasarkan data dari Terminal Jombor dan pengamatan penulis akan dijelaskan sebagai berikut :

a. Lokasi Terminal Jombor

Terminal Jombor merupakan terminal tipe A, di mana sekarang ini Terminal Jombor sudah tidak dapat mengakomodasikan fungsinya sebagai terminal tipe B karena pesatnya pertumbuhan kegiatan transportasi dan ekonomi di Kabupaten Sleman dan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Posisi Terminal Jombor terhadap sistem jaringan jalan yang ada dapat dikatakan cukup strategis karena berada pada jalur utama kota yang menghubungkan Kota Jogja dengan wilayah lain, baik dibagian barat kota maupun dengan wilayah yang berada di bagian timur.

Lahan yang tersedia bagi lokasi Terminal Jombor sangat terbatas, sehingga pengaturan komponen sarana-prasarana dalam mengakomodasi kegiatan mengalami kendala. Area lahan terminal seluruhnya digunakan sebagai pelataran parkir kendaraan angkutan umum, jalur sirkulasi, dan bangunan kantor pengelola Terminal.

Pada area di sekitar pelataran parkir kendaraan angkutan umum telah tumbuh bangunan-bangunan warung makan, toko snack dan oleh-oleh, agen bus, dsb. Sesuai dengan rencana tata ruang Kecamatan Mlati, pengembangan terhadap kondisi Terminal Jombor yang ada sekarang ini fungsi dan perannya diarahkan sebagai Terminal.

Sarana-prasarana yang terdapat dan digunakan sebagai penunjang sistem operasional Terminal Jombor terdiri atas :

- 1) Bangunan kantor terminal
- 2) Kios/toko
- 3) Ruang tunggu penumpang
- 4) Pelataran parkir kendaraan umum
- 5) Tempat Pemungutan Retribusi (TPR)

Untuk lebih jelas mengenai terminal Jombor dapat dilihat pada gambar Terminal Jombor berikut ini :



Gambar 4.3. Peta Terminal Jombor
Sumber : google map, 2016

b. Fasilitas Terminal Jombor

Fasilitas terminal dapat dikelompokkan atas fasilitas utama dan fasilitas pendukung, semakin besar suatu terminal semakin banyak fasilitas yang bisa disediakan.

1) Fasilitas Utama

- a) Jalur pemberangkatan kendaraan umum;
- b) Jalur pemberangkatan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menaikkan penumpang.
- c) Jalur kedatangan kendaraan umum;
- d) Jalur kedatangan adalah pelataran didalam terminal penumpang yang disediakan untuk angkutan umum untuk menurunkan penumpang.
- e) Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan, termasuk di dalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum;
- f) Bangunan kantor terminal;
- g) Tempat tunggu penumpang dan/atau pengantar;
- h) Loker penjualan karcis;
- i) Rambu-rambu dan papan informasi, yang sekurang-kurangnya memuat petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan;
- j) Pelataran parkir kendaraan pengantar dan/atau taksi.

2) Fasilitas Penunjang

- a) Kamar kecil/toilet
- b) Musholla
- c) Pedoman Umum Pengelolaan Terminal
- d) Kios/kantin

- e) Ruang informasi dan pengaduan
- f) Tempat penitipan barang
- g) Taman

c. Distribusi Terminal Jombor

Ditinjau dari Peraturan Pemerintah RI (No. 132 Tahun 2015) tentang Terminal Penumpang, Terminal Jombor termasuk golongan terminal tipe A yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/ atau angkutan antar kota antar provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/ atau angkutan perdesaan. Perpindahan intra dan antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan angkutan umum.

Pengelolaan Terminal dan Retribusi sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Sleman. Petugas terminal melakukan kegiatan pengawasan sirkulasi kendaraan dan penumpang dilakukan selama 12 jam dengan pembagian 2 shift, yaitu :

- 1) Shift pagi dimulai pukul 06.00 s/d 12.00 WIB
- 2) Shift siang dimulai pukul 12.00 s/d 18.00 WIB

Pengelolaan tata terminal meliputi pengendali sirkulasi :

- 1) Jalur Bus AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi) dan AKAP (Angkutan Kota Antar Kota)
- 2) Jalur Bus Kota
- 3) Jalur MPU (Mobil Penumpang Umum)

- 4) Jalur Kendaraan Pribadi
- 5) Sirkulasi Penumpang

Kondisi Terminal Jombor eksisting adalah meliputi kondisi distribusi bus yang masuk ke Terminal Jombor, sistem pelayanan, jalur penurunan, jalur pemberangkatan, sirkulasi internal dan eksternal serta kebutuhan ruang parkir bus yang akan dibahas berikut ini:

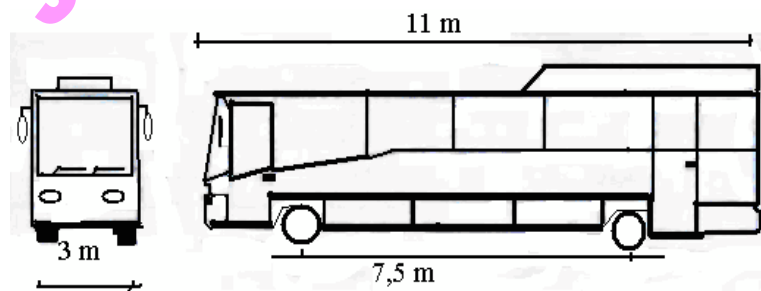
- 1) Distribusi Kendaraan yang Masuk Terminal Jombor

Jenis-jenis kendaraan yang masuk ke dalam terminal antara lain :

- a) Kendaraan umum/bus antar kota (AKDP dan AKAP)
- b) Kendaraan umum/bus dalam kota/angkutan pedesaan
- c) Kendaraan pribadi/sepeda motor

Bus atau angkutan umum yang masuk ke Terminal Jombor terbagi menjadi beberapa jenis dan mempunyai trayek yang berbeda-beda yaitu:

- a) Bus besar / Bus malam



Gambar 4.4 Bus Besar

Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

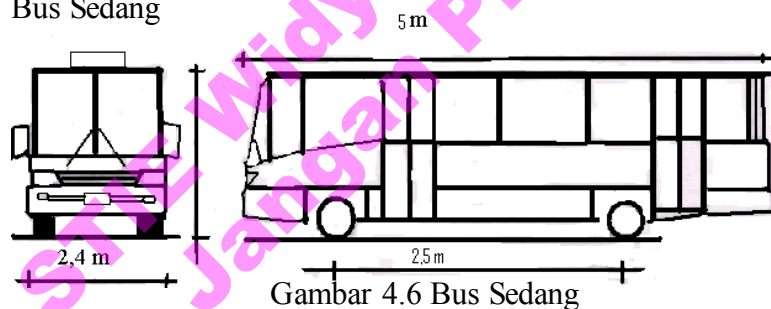
Bus dengan kapasitas ≥ 36 tempat duduk. Satuan ruang parkir sekitar 12,5 m x 3,4 m, bus ini melayani trayek Antar Kota Antar

Propinsi (AKAP) misal Bus Putra Remaja, Bus Kramat Jati, Bus Ramayana, Bus Putra Raflesia, Bus Sumber Alam, Bus Rosalia Indah, Bus Handoyo, Bus Pahala Kencana, Bus Maju Lancar. Bus Ismo, Bus Nusantara dan lainnya. Trayek ini melayani jurusan Jombor – Pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara dan Pulau Sumatera.



Gambar 4.5. Agen Bus di Terminal Jombor
Sumber : Data Peneliti

b) Bus Sedang



Gambar 4.6 Bus Sedang

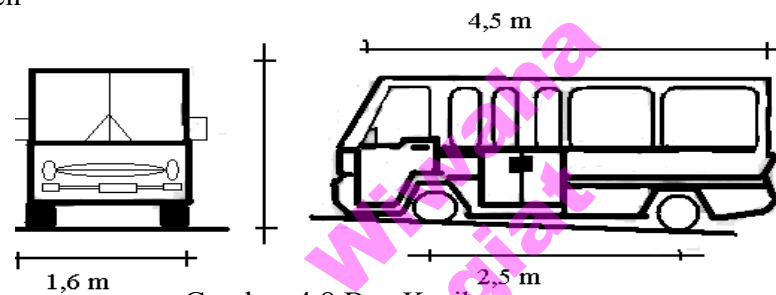
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

Bus sedang yaitu bus yang mempunyai kapasitas 17 sampai 35 tempat duduk. Satuan ruang parkir sekitar 5 x 3 m. Di Terminal Jombor yang menggunakan bus dengan trayek Yogya - Borobudur sebagai pemberhentian sementara yang waktu lama berhenti diatur oleh pihak pengurus Terminal Jombor yaitu 30 menit. Bus kota yang melayani trayek lewat Terminal Jombor antara lain (Kopata, Kobutri, Puskopkar, Damri, Aspada, dan Trans Yogya)



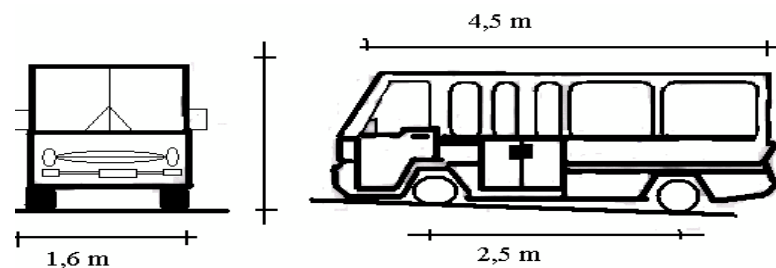
Gambar 4.7. Bus Ukuran Sedang
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

c) Bus Kecil



Gambar 4.8 Bus Kecil

Bus kecil yaitu bus yang memiliki tempat duduk sebanyak 9 sampai dengan 16 tempat duduk, mempunyai satuan ruang parkir 5 m x 2,5 m. Bus kecil yang beroperasi dan yang masuk ke Terminal Jombor jumlahnya sangat banyak bus ini melayani rute Jombor – Tempel. Waktu berhenti dan berangkat bus ini tidak terikat oleh aturan Terminal Jombor melainkan mempunyai kebebasan sendiri.



Gambar 4.9 Bus Ukuran Kecil
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

d) Angkudes dan Angkot

Angkudes (Angkutan Khusus Pedesaan) ini melayani trayek antara lain Jombor - Sleman, Jombor - Condong Catur. Kemudian untuk Angkot (Angkutan Perkotaan) melayani Trayek, Jombor - bundaran UGM – Maguwo - Prambanan. Angkudes mempunyai kapasitas penumpang 9 sampai 12 orang, dimana angkudes mempunyai satuan ruang parkir 5 m x 2 m.



Gambar 4.10. Angkudes

Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

e) Sepeda Motor

Banyak juga sepeda motor yang masuk ke Terminal Jombor untuk mengantar atau menjemput penumpang untuk melanjutkan perjalanan dengan bus. Sepeda motor mempunyai SRP 0,75 m x 2 m.

f) Taxi

Taxi tidak masuk terminal hanya menurunkan dan menaikkan penumpang di luar Terminal Jombor karena kurangnya lahan parkir.

Berikut ini data jumlah angkutan umum yang beroperasi di Terminal Jombor tahun 2016 dan data pertumbuhan kendaraan di Terminal Jombor dari tahun 2013 sampai 2016.

Tabel 4.1
Data Bus dan Angkudes Yang Tersedia di Terminal
Penumpang Jombor Tahun 2016

NO	Jenis Angkutan	Jumlah
1.	Bus Besar	60
2.	Bus Sedang (AKDP)	26
3.	Bus Kecil	58
4.	Angkudes	15

Sumber : Pengelola Terminal Jombor Tahun 2016

Tabel 4.2
Pertumbuhan Kendaraan di Terminal Jombor
Pada Tahun 2013 – 2016 (Januari – Agustus 2016)

No	Jenis angkutan umum	Tahun			
		2013	2014	2015	2016
1.	Bus Besar	80	70	65	60
2.	Bus Sedang	40	40	35	26
3.	Bus Kecil	60	65	62	58
4.	Angkudes	18	18	18	15

Sumber : Pengelola Terminal Jombor Tahun 2016

Dari data diatas dapat diketahui bahwa terjadi penurunan jumlah armada bus untuk sedang, kecil dan angkudes, hal ini disebabkan karena berkurangnya minat masyarakat menggunakan moda transportasi ini akibat perkembangan kendaraan pribadi.

2) Pola Pergerakan Arus yang Ada di Terminal Jombor

Pengguna terminal dapat dibedakan menjadi beberapa kelompok yaitu:

- a) Penumpang, terdiri dari penumpang yang akan berangkat dan penumpang yang datang
- b) Pengantar dan penjemput
- c) Pengelola
- d) Kru atau awak bus

e) Pengguna terminal lainnya seperti pedagang

Pengguna terminal yaitu penumpang (manusia) dan kendaraan yang menyebabkan terjadinya aktivitas atau pergerakan dan yang akan menimbulkan pola sirkulasi di dalam terminal. Kelompok sirkulasi tersebut adalah :

a) Sirkulasi penumpang

Sirkulasi penumpang di Terminal Jombor dapat di bagi menjadi 3 yaitu arus orang yang masuk ke terminal untuk memulai perjalanan, arus orang yang datang ke terminal untuk mengakhiri perjalanan atau untuk berganti moda angkutan, dan yang ke tiga arus orang transit dan meneruskan perjalanannya.



Gambar 4.11. Penumpang di Ruang Tunggu Terminal
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

b) Sirkulasi kendaraan

Kegiatan kendaraan yang terdapat di dalam area terminal terdiri atas:

- i. kegiatan tunggu giliran berangkat,
- ii. kegiatan parkir untuk istirahat
- iii. kegiatan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang

c) Jalur penurunan dan kenaikan penumpang

Di Terminal Jombor ada tempat khusus untuk penurunan dan kenaikan penumpang. Penarikan dan penurunan penumpang dilakukan di jalur tersebut masing-masing kendaraan angkutan, namun untuk bus malam dan bus Patas jurusan Semarang tidak menggunakan jalur tersebut.



Gambar 4.12 Jalur Pemberangkatan dan Penurunan Penumpang
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

3) Kebutuhan Ruang Parkir di Terminal Jombor

Kebutuhan ruang parkir untuk tiap-tiap kendaraan berbeda-beda sesuai dengan ukuran dimensi dan satuan ruang parkir kendaraan itu sendiri. Sekarang ini Terminal Jombor mempunyai luas lahan parkir dimana luas lahan parkir tersebut sudah tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang masuk Terminal Jombor. Kekurangan lahan parkir menyebabkan masyarakat dan bus kadang parkir sembarangan sehingga mengurangi luas lahan, serta mengganggu sistem sirkulasi kendaraan.



Gambar 4.13. Kendaraan Pengantar Dan Pengunjung
Yang Parkir Disembarang Tempat



Gambar 4.14. Parkir Bus Malam dan Pengantar Berbaur
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

Sedangkan fasilitas ruang tunggu malah jarang digunakan oleh calon penumpang dan pengantar, seperti gambar dibawah ini :



Gambar 4.15. Fasilitas Ruang Tunggu Yang Tidak Dipergunakan Oleh Penumpang
Sumber : Data Sekunder Terminal Jombor

d. Pendapatan Terminal Jombor

Sumber pendapatan terminal terdiri dari beberapa sumber pendapatan. Retribusi Terminal Jombor merupakan pelayanan atas penyediaan tempat parkir untuk kendaraan penumpang bis umum, tempat kegiatan usaha, fasilitas lainnya di lingkungan terminal yang dimiliki dan atau dikelola oleh Pemerintah Daerah, tidak termasuk pelayanan peron. Retribusi terminal diperoleh dari :

1) Retribusi Terminal

- a) Penerimaan retribusi dilakukan pada loket atau pos pada jalur keluar kendaraan dan penumpang.

2) Pelayanan Aneka Usaha

Pelayanan Aneka Usaha yang dikelola meliputi :

- a) Lama masa berlaku surat ijin pengelolaan sarana prasarana pada kurun waktu 1 (satu) tahun per tanggal perjanjian disepakati
- b) Ijin pengelolaan sarana prasarana meliputi pengelolaan Loket, PKL.
- c) Untuk perpanjangan perijinan sarana prasarana draft perijinan yang disampaikan ke Dinas Perhubungan dan pembayaran retribusi bulan terakhir.

Pendapatan Dari Pelayanan Aneka Usaha ini diperoleh dari sewa Loket, dan sewa pelataran PKL yang ada di lokasi terminal. Pada lokasi terminal terdapat bangunan untuk penjualan tiket (loket) ,khususnya untuk kendaraan umum lintas propinsi. Pengusaha yang membuka loket penjualan tiket dikenakan biaya sewa loket oleh Terminal Jombor. Selain bangunan loket. Pedagang lain juga ada yang menggunakan pelataran terminal untuk berjualan makanan dan dikenakan biaya sewa untuk Pedagang Kaki Lima.

3) Retribusi Parkir dan Toilet

Retribusi toilet yang ada dalam terminal, bila dikelola dengan baik, dapat menjadi sumber pendapatan yang potensial bagi terminal. Namun sekarang

ini yang dilakukan hanya dengan sistem kontrak kepada pihak ketiga sebagai pengelola Toilet. Pengelolaan parkir di Terminal Jombor dilakukan oleh pihak ketiga yang mempunyai izin pengelolaan parkir.

e. Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman Belum Optimal

Kompleksnya kegiatan pengelolaan Terminal Jombor yang melibatkan banyak pihak, menjadi permasalahan tersendiri dalam pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman menjadi kurang optimal. Berikut adalah hasil wawancara dengan narasumber yang dilakukan pada hari Rabu tanggal 27 Juli 2016, hasilnya adalah sebagai berikut :

Narasumber 1 : *“pengelolaan terminal sudah kita upayakan namun memang dapat disadari ada sejumlah permasalahan yang mengganggu pengelolaan terminal menjadi kurang optimal, antara lain kurangnya kompetensi petugas, kurangnya pengawasan terhadap kinerja terminal sehingga berakibat tata kelola menjadi kurang baik, belum lagi masalah kurang disiplinnya awak bus, masyarakat pengguna terminal dan juga kasus kriminalitas.”*

Narasumber 2 : *“dipicu dengan kurangnya kompetensi petugas sehingga pengelolaan menjadi kurang maksimal, kemudian ketidakdisiplinan awak bus sehingga pendapatan terminal menjadi berkurang, dan kurangnya ketersediaan lahan parkir yang mengakibatkan kesan semrawut didalam terminal.”*

Narasumber 3 : *“kami sudah mengupayakan pengelolaan terminal namun memang banyak kendala yang mengganggu pengelolaan terminal menjadi kurang optimal, antara lain kurangnya kompetensi petugas, dikarenakan lemahnya proses rekrutmen karyawan, lemahnya pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib terminal, selain dari pihak kami pihak awak bus dan masyarakat yang kurang tertib juga memicu hal ini.”*

Narasumber 4 : *“pengelolaan terminal sudah kita upayakan namun memang dapat disadari ada sejumlah permasalahan*

yang mengganggu pengelolaan terminal menjadi kurang optimal, antara lain kurangnya kompetensi petugas, , belum lagi masalah kurang disiplinnya awak bus, masyarakat pengguna terminal dan juga kasus kriminalitas.”

Narasumber 5 : *“soalnya pengawasan terhadap kinerja terminal kurang sehingga berakibat menjadi terkesan kurang profesional, belum lagi masalah kurang disiplinnya awak bus, masyarakat pengguna terminal, yang kurang kesadaran penumpang terhadap kebersihan dan ketertiban terminal.”*

Narasumber 6 : *“saya kira karena kurangnya kompetensi petugas, lemahnya pengawasan terhadap kinerja terminal sehingga berakibat kadang keuangan menjadi kurang , belum lagi masalah kurang disiplinnya awak bus, masyarakat pengguna terminal dan juga kasus kriminalitas, dan agen tiket yang sulit diatur.”*

Berdasarkan hasil wawancara diatas mengenai pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman menjadi kurang optimal dipicu dengan ditemukan berbagai permasalahan yang terjadi dalam pengelolaan terminal yaitu meliputi:

- 1) Permasalahan Seputar Pengunjung
 - a) Minimnya kesadaran penumpang terhadap kebersihan dan ketertiban terminal.
- 2) Permasalahan seputar awak angkutan umum
 - a) Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal.
 - b) Banyaknya kendaraan umum yang tidak membayar retribusi terminal.
- 3) Permasalahan seputar pengelolaan terminal
 - a) Lemahnya proses rekrutmen karyawan.
 - b) Pengelolaan terminal yang tidak profesional

- c) Lemahnya pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib terminal
 - d) Kurang perhatian terhadap pemeliharaan sarana fisik
- 4) Permasalahan seputar pengaruh lingkungan eksternal terminal

3. Strategi Peningkatan Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman

Dalam menentukan strategi peningkatan pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman, penulis mencoba menanyakan kepada narasumber mengenai kekuatan, kelemahan, peluang dan acaman pengelolaan terminal Jombor dan hasilnya adalah sebagai berikut :

- a. Kekuatan atau *Strength* di terminal jombor menurut narasumber adalah sebagai berikut :

Narasumber 1 : *“keunggulannya merupakan terminal tipe yang merupakan tempat singgah armada bus yang menghubungkan Yogyakarta bus AKAP dan AKDP serta angkudes, lokasi juga strategis di utara yogya dengan akses jalan raya yang ramai sehingga ada kemudahan akses.”*

Narasumber 2 : *“kebaikannya pengelolaan Terminal sudah sesuai dengan ketetapan pemerintah, dengan akses sirkulasi dan penyediaan fasilitas kios, toko, agen bis, toilet dan mushola yang memadai.”*

Narasumber 3 : *“kuatannya atau kebaikan terminal ini adalah akses jalan yang mudah kemudian bus AKAP dan AKDP memadai, ketersediaan fasilitas yang mendukung, kami mengupayakan pengelolaannya sesuai dengan pedoman pengelolaan terminal tipe A.”*

Narasumber 4 : *“pengelolaan terminal sudah kita upayakan sesuai dengan peraturan pemerintah dengan penyediaan .”*

Narasumber 5 : *“bagusnya strategis dekat jalan utama, bus yang mangkal untuk AKAP dan AKDP semakin lengkap perusahaan otobusnya.”*

Narasumber 6 : *“baiknya pengelolaan sudah sesuai peraturan, bus yang singgah macamnya banyak, fasilitas penunjang juga sudah disediakan walaupun perlu ditambah.”*

Berdasarkan wawancara diatas maka dapat disimpulkan kekuatan (*Strength*) adalah sebagai berikut :

- 1) Terminal tipe A.
- 2) Tempat singgah armada bis AKAP dan AKDP.
- 3) Lokasi strategis, sehingga ada kemudahan akses.
- 4) Pengelolaan Terminal sudah sesuai dengan ketetapan pemerintah.
- 5) Terdapat fasilitas kios, toko, agen bis, toilet dan mushola.

b. Kelemahan (*Weakness*) di terminal jombor menurut narasumber adalah sebagai berikut :

Narasumber 1 : *“kekurangan kami memang jumlah dan kompetensi petugas masih kurang, karena sistem keuangan belum menggunakan teknologi sehingga masih ada kesalahan dalam lapran keuangan, kemudian kekurangan yang lain adalah terbatasnya lahan parkir.”*

Narasumber 2 : *“kekurangan adalah kurangnya biaya operasional karena harus dibagi dengan terminal condong catur dan prambanan yang menyebabkan kegiatan operasional dan pemeliharaan kurang maksimal.”*

Narasumber 3 : *“kekurangan terbatasnya biaya oprasional kemudian petugas kami masih ada yang kurang kompeten karena sistem recrutmen terutama untuk PHL atau pegawai harian lepas tidak seperti recrutmen PNS sehingga terkadang inisiatif dan tanggung jawabnya*

kurang sehingga kami perlu menata manajemen terminal lebih baik.”

Narasumber 4 : *“kurang terpelihara agak semrawut karena lahan parkir kurang jadi motor mobil pengantar dan bis membaur didalam terminal, ya,, fasilitas masih terbatas untuk terminal tipe A..”*

Narasumber 5 : *“kelemahannya kurang profesional, kurang bersih dan tertip.”*

Narasumber 6 : *“kurangnya kompetensi petugas, lemahnya pengawasan, terus fasilitas perlu ditambah.”*

Berdasarkan wawancara diatas maka dapat disimpulkan kelemahan (*weakness*) adalah sebagai berikut :

- 1) Terbatasnya jumlah petugas PNS.
- 2) Kurangnya kompetensi petugas.
- 3) Sirkulasi kendaraan yang kurang teratur khususnya pada jam - jam sibuk.
- 4) Terbatasnya sarana dan prasarana terminal.
- 5) Kurangnya lahan parkir.

c. Peluang (*Opportunity*) di terminal jombor menurut narasumber adalah sebagai berikut :

Narasumber 1 : *“peluangnya kami Dishubkominfo Kabupaten Sleman siap membantu pengelolaan Terminal Jombor, belum lagi dukungan dari para perusahaan angkutan yang ada di terminal juga bersedia untuk mendukung kemajuan Terminal Jombor.”*

Narasumber 2 : *“peluangnya sebenarnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dapat membantu Terminal Jombor untuk berbenah lebih baik lagi.”*

Narasumber 3 : *“peluangnya kalau menurut saya adalah dukungan pemerintah untuk pengelolaan terminal ini menjadi lebih baik dengan penambahan teknologi yang mendukung untuk pengelolaan dan pencatatan terutama untuk pengelolaan keuangan.”*

Narasumber 4 : *“peluang untuk lebih baik dengan dukungan Dishubkominfo dan mitra kerjasama yaitu perusahaan angkutan dan pihak yang terlibat.”*

Narasumber 5 : *“saya kira kemampuan SDM tentang perhubungan semakin maju sehingga bisa melatih kami untuk menjadi lebih profesional dengan dukungan pemerintah dan iptek.”*

Narasumber 6 : *“sangat berpeluang untuk menjadi lebih baik dan tertata apabila pihak yang terkait juga mendukung seperti pemerintah, masyarakat dan perusahaan otobus.”*

Berdasarkan wawancara diatas maka dapat disimpulkan peluang (*opportunity*) adalah sebagai berikut :

- 1) Dukungan pemerintah dibidang terminal dan angkutan.
- 2) Perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan tentang terminal.
- 3) Meningkatnya kemampuan sumberdaya manusia bidang perhubungan.
- 4) Kerjasama dengan perusahaan otobus AKAP dan AKDP yang beroperasi di terminal ini.

d. Ancaman (*Threath*) di terminal jombor menurut narasumber adalah sebagai berikut :

Narasumber 1 : *“saya rasa tuntutan masyarakat terhadap pelayanan yang lebih baik padahal disisi lain kemajuan kendaraan pribadi mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan armada bus.”*

Narasumber 2: *“ancaman berkurangnya minat masyarakat menggunakan bus karena kualitas pelayanan armada bus kurang dan juga karena naik bus biasanya pilihan terakhir setelah moda kereta api atau kendaraan pribadi.”*

Narasumber 3 : *“ancamannya berkurangnya minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi bus dan juga pembangunan jembatan layang jombor menjadi penghambat akses menuju terminal jombor.”*

Narasumber 4 : *“minat masyarakat naik bus sudah berkurang.”*

Narasumber 5 : *“jalan layang agak menghambat akses masuk kalau yang dari arah Magelang, terus minat naik bus sudah kurang diminati mungkin karena pelayanan perusahaan bus yang kurang dan kemacetan di jalan.”*

Narasumber 6 : *“ancaman lebih kearah minat masyarakat yang mulai suka menggunakan kendaraan pribadi, kereta atau malah pesawat kalau bepergian jauh.”*

Berdasarkan wawancara diatas maka dapat disimpulkan ancaman (*Threat*) adalah sebagai berikut :

- 1) Pengelolaan perusahaan angkutan yang berkualitas masih terbatas.
- 2) Berkembangnya kendaraan pribadi.
- 3) Berkurangnya minat masyarakat menggunakan moda transportasi umum.
- 4) Jembatan Layang Jombor yang baru dibangun menghambat akses menuju terminal Jombor.

Setelah mengkaji mengenai pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman dan hambatannya baik berdasarkan pengamatan maupun wawancara, maka penelitian ini mencoba untuk menentukan strategi yang tepat dalam

peningkatan pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman dengan analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Threat*), dengan penjelasan seperti dibawah ini :

Dalam analisis SWOT, faktor internal sebagai dasar untuk menentukan *Strength* dan *Weakness* serta faktor eksternal sebagai dasar untuk menentukan *Opportunity* dan *Threat*.

Ringkasan analisis yang akan disajikan berdasarkan kesimpulan diskusi antara Kepala dan petugas selanjutnya dianalisis menggunakan model Matriks SWOT Klasik (Rangkuti, 2005) tujuannya untuk menentukan arah pengembangan selanjutnya, sebagai berikut :

Tabel 4.3. Matriks SWOT Klasik

	Strength (Kekuatan)	Kelemahan (Weakness)
Internal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terminal tipe A. 2. Tempat singgah armada bis yang menghubungkan Yogyakarta dengan kota besar pulau jawa dan sumatera. 3. Lokasi strategis, sehingga ada kemudahan akses. 4. Pengelolaan Terminal sudah sesuai dengan ketetapan pemerintah. 5. Terdapat fasilitas kios, toko, agen bis, toilet dan mushola 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terbatasnya jumlah petugas PNS. 2. Kompetensi petugas masih kurang baik 3. Sirkulasi kendaraan yang kurang teratur khususnya pada jam-jam sibuk. 4. Terbatasnya sarana dan prasarana terminal. 5. Kurangnya lahan parkir. 6. Masih ada permasalahan dengan agen diluar terminal
Eksternal		
Peluang (Opportunity)	SO	WO
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dukungan pemerintah dibidang terminal dan angkutan. 2. Perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan tentang terminal. 3. Meningkatnya kemampuan sumberdaya manusia bidang perhubungan. 4. Kerjasama dengan perusahaan otobus AKAP dan AKDP yang beroperasi di terminal ini. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pembinaan Berkelanjutan dari pemerintah (O1 dan S4) 2. Meningkatkan keikutsertaan dalam Diklat (O2, O3 dan S4) 3. Meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus (O4 dan S2) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penambahan petugas (O1, O2, O3 dan W1, W2) 2. Meningkatkan kinerja petugas (O2, O3 dan W2) 3. Meningkatkan pengelolaan keuangan yang baik (O1, O2, O3 dan W1, W3, W4)

Threat (Ancaman)	ST	WT
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengelolaan perusahaan angkutan yang berkualitas masih terbatas. 2. Berkembangnya kendaraan pribadi. 3. Berkurangnya minat masyarakat menggunakan moda transportasi umum. 4. Jembatan Layang Jombor yang baru dibangun menghambat akses menuju terminal Jombor. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan kualitas pelayanan terminal (S2 dan T1, T2, T3) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan sarana dan prasarana terminal (T3 dan W4, W4) 2. Meningkatkan keamanan dan ketertiban terminal (T3 dan W1, W6)

Sumber : Data Diolah

Berdasarkan analisis SWOT diatas maka strategi peningkatan pengelolaan

Terminal Jombor yang bisa dilakukan adalah dengan :

a. Strategi SO

- 1) Pembinaan Berkelanjutan dari pemerintah
- 2) Meningkatkan keikutsertaan dalam Diklat
- 3) Meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus

b. Strategi WO

- 1) Penambahan petugas
- 2) Meningkatkan kinerja petugas
- 3) Meningkatkan pengelolaan keuangan yang baik

c. Strategi ST

- 1) Meningkatkan kualitas pelayanan terminal
- 2) Meningkatkan sosialisasi informasi pelayanan terminal.

d. Strategi WT

- 1) Meningkatkan sarana dan prasarana terminal
- 2) Meningkatkan keamanan dan ketertiban terminal.

B. Pembahasan

1. Pengelolaan Terminal Jombor Kabupaten Sleman

Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya. Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya angkutan massal, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Sleman dalam hal ini Terminal Jombor selalu berusaha untuk memberikan pelayanan yang terbaik, mulai dari penyediaan ruang tunggu yang nyaman, pengaturan tempat pemberangkatan bus sesuai dengan tujuan sampai dengan penertiban bus yang masuk ke terminal. Hal ini dilakukan semata-mata untuk memberikan pelayanan yang maksimal bagi masyarakat dan menerapkan sistem manajemen terminal yang baik, sehingga nantinya dapat diharapkan memberikan kontribusi yang maksimal terhadap PAD (Pendapatan Asli Daerah) tanpa mengesampingkan pelayanan kepada masyarakat.

Sebagai lokasi unit kegiatan transit, dalam Terminal Jombor akan terjadi kegiatan transaksi jasa perjalanan dan berbagai jasa lainnya. Sebuah terminal dapat dipastikan memiliki kegiatan ekonomi dan transaksi dalam berbagai bidang jasa, yang selanjutnya akan mempunyai manfaat ekonomis atau financial baik secara langsung maupun tidak langsung. Yang dimaksud nilai atau hasil financial antara lain adalah : retribusi, penyewaan kios/lahan, jasa reklame, dan lain-lain. Terminal sebagai fasilitas umum juga harus

memberikan layanan fungsi sosial dalam hal ini pengaturan perjalanan, tempat istirahat sementara, restorasi, parkir, taman, dan lain-lain. Fungsi sosial terminal yang tidak langsung adalah mendukung perkembangan wilayah melalui dukungan fasilitas prasarana transportasi darat untuk aktivitas transit penumpang.

Pertambahan jumlah moda transportasi manusia pada suatu daerah yang sudah tidak tertampung lagi dalam suatu tempat tertentu (terminal) dan dalam mengimbangi pertambahan jumlah pengguna jasa transportasi (penumpang) yang banyak menumpuk pada areal terminal yang ikut mengganggu sirkulasi antara kendaraan yang keluar masuk dari Terminal Jombor yang mengurangi keamanan dan kelancaran sistem sirkulasi.

Pertumbuhan ekonomi yang terjadi pada suatu daerah serta pertambahan penduduk dengan pergerakan yang tinggi dari suatu daerah menuju daerah yang lain saling mempengaruhi diantara keduanya. Mobilitas penduduk yang tinggi dalam suatu wilayah membutuhkan suatu sistem transportasi massal yang dapat mengimbangnya, seperti beberapa armada bus yang sudah disiapkan di Terminal Jombor.

Agar sebuah terminal benar-benar dapat memberikan manfaat yang optimal baik berupa pelayanan kepada masyarakat pengguna transportasi umum yang memanfaatkan terminal maupun masyarakat pengguna sarana/ prasarana/ fasilitas yang ada di dalam terminal, serta dapat memberikan kontribusi pendapatan kepada daerah, maka perlu dikelola dengan sebaik-baiknya, professional, dan akuntabel. Oleh karena

itu, diperlukan suatu pedoman pengelolaan atau manajemen terminal yang memadai.

Permasalahan yang biasa terjadi di terminal yang menyebabkan pengelolaan terminal menjadi kurang optimal meliputi:

1) Permasalahan Seputar Pengunjung

- a) Minimnya kesadaran penumpang terhadap kebersihan dan ketertiban Terminal Jombor.

Hal ini dapat dilihat dengan banyaknya penumpang yang membuang sampah pada sembarang tempat serta menunggu bus diluar lokasi yang telah ditentukan. kondisi ini mengakibatkan kondisi Terminal Jombor yang kotor dan banyaknya angkutan umum yang berhenti bukan pada tempat yang telah ditetapkan.

2) Permasalahan seputar awak angkutan umum

- a) Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib Terminal Jombor.

Banyaknya angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang pada sembarang tempat diluar tempat pemberhentian yang telah ditetapkan, merupakan cerminan rendahnya kesadaran awak angkutan umum akan ketertiban terminal.

- b) Banyaknya kendaraan umum yang tidak membayar retribusi Terminal Jombor.

Untuk menghindari pembayaran retribusi, angkutan umum banyak yang tidak masuk dalam Terminal Jombor, hanya melintas di depan terminal, kondisi ini sangat merugikan bagi terminal.

3) Permasalahan seputar pengelolaan terminal

a) Lemahnya proses rekrutmen pegawai.

Pegawai Terminal Jombor adalah pegawai pemerintah yang ditetapkan oleh Dishubkominfo Kabupaten Sleman. Penempatan pegawai pada Terminal Jombor ada yang tidak melalui proses rekrutmen berdasarkan sebuah kebutuhan kriteria dan kualifikasi orang berdasarkan jabatan, terutama untuk PHL. Tidak adanya proses rekrutmen dapat mengakibatkan rendahnya kualitas SDM pengelola Terminal Jombor.

b) Pengelolaan Terminal Jombor yang tidak profesional

Pengelolaan terminal Jombor yang tidak profesional dapat mengakibatkan:

- i. Ketidakjelasan pembagian tugas dan kewenangan antar bagian.
- ii. Ketidakjelasan *standard operation procedure* (SOP).
- iii. Rendahnya standar pelayanan yang diberikan kepada penumpang dan awak angkutan umum
- iv. Kondisi terminal yang kurang bersih dan semrawut.

c) Lemahnya pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib Terminal Jombor.

Lemahnya pengawasan terhadap tata tertib Terminal Jombor mengakibatkan banyaknya pelanggaran - pelanggaran baik yang dilakukan oleh awak angkutan umum maupun penumpang yang pada akhirnya mengakibatkan kondisi terminal yang tidak tertib.

d) Manajemen keuangan yang tidak akuntabel.

Pendapatan terminal Jombor ditetapkan berdasarkan sebuah target pendapatan asli daerah (PAD), yang seringkali tidak mempertimbangkan potensi pendapatan Terminal Jombor berdasarkan hasil kajian terlebih dahulu. Selain itu penetapan target PAD dari pendapatan terminal tidak mempertimbangkan aspek kebutuhan terhadap perawatan fisik sarana, prasarana dan utilitas Terminal Jombor.

e) Kurang perhatian terhadap pemeliharaan sarana fisik

Umur ekonomis bangunan Terminal Jombor dapat menjadi pendek, apabila tidak dilakukan pemeliharaan yang tepat dan berkala. Banyak bangunan Terminal Jombor baik sarana dan prasarana maupun fasilitas terminal yang sudah tidak terawat dan layak untuk digunakan. Namun pemeliharaan dan perbaikan terhadap berbagai fasilitas dan prasarana tersebut sangat minim. Ketiadaan anggaran dan biaya menjadi alasan membenaran kondisi tersebut.

4) Permasalahan seputar pengaruh lingkungan eksternal Terminal Jombor

Persoalan yang timbul akibat berbagai kepentingan dari lingkungan eksternal terminal.

Berdasarkan hal diatas pada penelitian ini dapat ditemukan bahwa Terminal Jombor dapat dilihat kekurangan yang paling banyak dijumpai adalah dalam pengoperasian sirkulasi kendaraan yang kurang teratur khususnya pada jam-jam sibuk, kendaraan pengantar/ pengunjung yang parkir disembarang tempat dan fasilitas-fasilitas yang kurang lengkap.

2. Strategi Pengelolaan Terminal Jombor Kabupaten Sleman

Pemerintah Kabupaten Sleman melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informasi (Dishubkominfo) berupaya akan melakukan perbaikan Terminal Jombor. Hal ini dilakukan untuk memberi rasa nyaman kepada penumpang. Baik yang transit, maupun yang menjadikan Terminal Jombor sebagai tujuan akhir. Strategi yang dilakukan adalah :

a. Strategi SO

1) Pembinaan Berkelanjutan dari pemerintah

Pembinaan berkelanjutan dari pemerintah ini dilakukan Dishubkominfo Kabupaten Sleman untuk meningkatkan kualitas Terminal Jombor.

2) Meningkatkan keikutsertaan dalam Diklat

Meningkatkan keikutsertaan dalam Diklat mengenai pengelolaan terminal maupun yang berkaitan dengan perhubungan sehingga pengelolaan terminal menjadi lebih sesuai dengan standar.

3) Meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus

Meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus supaya saling bersinergi untuk meningkatkan kenyamanan masyarakat dalam pelayanan Terminal Jombor.

b. Strategi WO

1) Penambahan petugas

Meningkatkan jumlah personil, pengetahuan dan keterampilan serta kemauan mendengarkan keluhan/kemauan dan keinginan pengguna terminal.

2) Meningkatkan kinerja petugas

Peningkatan kinerja petugas ini dilakukan dengan motivasi dan penilaian kerja sehingga petugas tidak lagi melakukan kesalahan kerja dan etos kerja juga semakin meningkat.

3) Meningkatkan pengelolaan keuangan yang baik.

Pengelolaan keuangan sebaiknya dengan menggunakan bantuan teknologi komputer, harapannya supaya dapat dengan cepat membuat laporan dan perhitungan keuangan dapat diperkecil kesalahannya.

c. Strategi ST

1) Meningkatkan kualitas pelayanan terminal

Peningkatan kualitas pelayanan dengan membuat standarisasi mutu pelayanan terminal baik dari segi ketepatan pengelolaan terminal sesuai dengan standar pemerintah, kecepatan pelayanan dan keramahan serta perbaikan fasilitas fisik terminal.

2) Meningkatkan sosialisasi informasi pelayanan terminal.

Meningkatkan informasi kepada masyarakat tentang pelayanan Terminal Jombor baik melalui brosur, papan pengumuman, baliho, publikasi media cetak, radio, televisi maupun internet dengan pembuatan website mengenai Terminal Jombor.

d. Strategi WT

1) Meningkatkan sarana dan prasarana terminal

Menjadikan fasilitas pelayanan umum yang dianggap penting oleh pengguna terminal namun pengguna terminal belum merasakan manfaat dari fungsi dari masing-masing fasilitas tersebut sebagai prioritas utama peningkatan. Upaya ini sangat penting dilakukan oleh pengelola terminal mengingat fasilitas-fasilitas itu sangat dibutuhkan oleh pengguna terminal karena sebagai penyebab Terminal Jombor belum berfungsi secara optimal. Fasilitas yang ditingkatkan itu adalah jumlah instalasi listrik/lampu penerangan, jumlah dan kebersihan MCK, luas ruang tunggu penumpang/pengantar, luas ruang istirahat dan jumlah dan luas loket penjualan tiket.

2) Meningkatkan keamanan dan ketertiban terminal.

Meningkatkan keamanan serta pengaturan kembali tata letak kios di Lingkungan Terminal Jombor, penertiban sirkulasi terminal terutama bagi para pengantar penumpang supaya disediakan lahan parkir yang memadai, serta Pengawasan terhadap persaingan antar angkutan penumpang meliputi tarif, trayek dan jumlah izin kendaraan yang beroperasi.

Perbaiki infrastruktur terutama untuk kawasan dalam terminal dengan cek ulang kondisi semua sudut terminal, penting untuk dilakukan, sebab kawasan luar telah diperbaiki sebelumnya. Harapannya semua sarana di Terminal Jombor sudah dapat digunakan dengan baik, sehingga dapat meningkatkan jumlah penumpang.

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan maka dapat diambil kesimpulan :

1. Pengelolaan Terminal Jombor Di Kabupaten Sleman menjadi kurang optimal dipicu dengan ditemukan berbagai permasalahan yang terjadi dalam pengelolaan terminal yaitu meliputi : (1) permasalahan Seputar Pengunjung, seperti Minimnya kesadaran penumpang terhadap kebersihan dan ketertiban terminal; (2) Permasalahan seputar awak angkutan umum, seperti Minimnya kesadaran terhadap peraturan dan tata tertib terminal, Banyaknya kendaraan umum yang tidak membayar retribusi terminal; (3) Permasalahan seputar pengelolaan terminal, seperti Lemahnya proses rekrutmen karyawan, Pengelolaan terminal yang kurang profesional, Lemahnya pengawasan terhadap peraturan dan tata tertib terminal, Kurang perhatian terhadap pemeliharaan sarana fisik; (4) Permasalahan seputar pengaruh lingkungan eksternal terminal.
2. Strategi yang dapat dilakukan untum meningkatkan pengelolaan Terminal Jombor yang bisa dilakukan adalah dengan :
 - a. Strategi SO yaitu dengan pembinaan berkelanjutan dari pemerintah, meningkatkan keikutsertaan dalam diklat, dan meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus.

- b. Strategi WO yaitu dengan penambahan petugas, meningkatkan kinerja petugas, dan meningkatkan pengelolaan keuangan yang baik.
- c. Strategi ST yaitu dengan meningkatkan kualitas pelayanan terminal, dan meningkatkan sosialisasi informasi pelayanan terminal.
- d. Strategi WT yaitu dengan Meningkatkan sarana dan prasarana terminal dan Meningkatkan keamanan dan ketertiban terminal.

B. Saran

Saran yang dapat diajukan dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk meningkatkan kualitas pengelolaan terminal Jombor sebaiknya dilakukan pembinaan berkelanjutan dari pemerintah, dan meningkatkan kerjasama dengan perusahaan otobus.
2. Sebaiknya dilakukan penambahan petugas, serta meningkatkan kinerja petugas dengan meningkatkan keikutsertaan SDM dalam diklat
3. Untuk meningkatkan kualitas pelayanan, terminal Jombor perlu menyediakan fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang belum ada atau memperbaiki fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang kurang atau tidak berfungsi lagi.
4. Petugas terminal perlu meningkatkan informasi dan mengawasi sistem parkir di pool bus maupun di pool Angkutan Kota untuk mengurangi besarnya waktu tunggu di dalam terminal.
5. Pihak terminal perlu melakukan pengontrolan terhadap jumlah armada angkutan yang melayani di setiap Trayeknya agar dapat meningkatkan pelayanan kepada setiap Trayek.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto S, 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Ed Revisi VI, Penerbit PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Arifin. Anwar. 2008. *Ilmu Komunikasi : Sebuah Pengantar Ringkas*. Jakarta : PT RajaGrafindo Persada.
- Daryanto, 1997, *Kamus Indonesia Lengkap*, Surabaya : Apollo
- David Hunger & Thomas L. Wheelen. 2003, *Manajemen Strategis*, Yogyakarta: Andi.
- Denny Widya Lesmana, 2011, *Analisis Pengelolaan Terminal Pasirhayam Kabupaten Cianjur*
- Depdikbud, 1995, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta
- Erni Tisnawati Sule, Kurniwan Saefullah, 2009, *pengantar manajemen*, Jakarta : Kencana Perdana Media Goup
- <https://maisvarahpradhitasari.wordpress.com/2015/11/16/permasalahan-terminal-jombor/> tanggal akses 12 mei 2016
- Jogiyanto, Hartono, 2005. *Analisis & Desain Sistem Informasi Pendekatan. Terstruktur Teori dan Praktek Aplikasi Bisnis*. Andi Yogyakarta.
- Nazir. 2008. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Pedoman Pengelolaan Terminal di Kabupaten/Kota*, 2010
- Peraturan Menteri Perhubungan nomor 132 Tahun 2015 tentang Terminal*
- Setiawan Hari Purnomo dan Zulkiefli Manysah. 2007. *Manajemen Strategi*. Fakultas. Ekonomi Universitas Indonesia.
- Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabeta.
- Suharsimi Arikunta, 2008, *Pengelolaan Kelas Dan Siswa*, Jakarta : CV. Rajawali
- Sutopo. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: UNS
- UU Nomor 22 Tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*

Undang-Undang No 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

Vuchic, V.R. 2001. *Urban Public and Technology*. New Jersey: Prentice Hall.

Warpani. P. Suwardioko. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.

Winardi, 2006. *Perilaku Organisasi (Organizational Behaviour)*. Bandung : Tarsito

Yuliana Subekti, 2011, *Pengelolaan Retribusi Terminal Untuk Meningkatkan Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Di Kabupaten Lampung Timur (Studi Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Lampung Timur)*

STIE Widya Wiwaha
Jangan Plagiat