

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Mobilitas penduduk yang tinggi dalam suatu wilayah membutuhkan suatu sistem transportasi massal yang dapat mengimbangnya. 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 dikeloladengan sebaik-baiknya, professional, dan akuntabel. Oleh karena itu di perlukan suatu pedoman pengelolaan atau manajemen terminal yang baik pengelolaan atau manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan, dapat pengendalain upaya anggota organisai dan proses penggunaan semua nilai-nilai sumber daya organisasi untuk mencapai tujuan organisasi yang ditetapkan. (Wibowo 2010:25)

Kebutuhan masyarakat akan sarana dan prasarana transportasi yang lancar dan nyaman merupakan hal mutlak yang harus menjadi prioritas utama dalam pembangunan sektor perhubungan di Bandar Lampung. Banyak sarana dan prasarana transportasi yang ada di kota Bandar Lampung, tetapi dalam pengelolaannya belum sesuai dengan apa yang diharapkan. Salah satunya adalah pengelolaan terminal penumpang yang perlu pembenahan baik dalam sistem

pengelolaan sampai pada teknis pelaksanaaa operasional. Tidak tertibnya pengaturan kendaraan didalam terminal dan tingginya angka kriminalitas menjadi faktor utama yang perlu segera di selesaikan oleh UPTD Terminal Induk Kota Bandar Lampung sebagai bentuk respon aktif terhadap situasi dan kondisi yang terjadi.

Menurut Kepmenhub No. 31 tahun 1995 terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Provinsi Lampung memiliki 17 terminal penumpang di beberapa kabupaten/ kota dengan rincian sebagai berikut :

1. Terminal Type A : 1 buah, yaitu Terminal Rajabasa.
2. Terminal Type B : 7 buah, yaitu Terminal Mulyojati, Kotabumi, Menggala, Pringsewu, Krui, Bandar Jaya, Panjang, Kota Agung, Bukit Kemuning, dan Liwa.
3. Terminal Type C : 9 buah, yaitu Terminal Kemiling, Pasar Bawah, Sukaraja, Kalianda, Metro, Kali Cinta, Pasar Dekon, Simpang Propau, dan Way Tenong.

Adapun terminal penumpang yang berada di Bandar Lampung adalah sebagai berikut :

1. Terminal Tipe A : Terminal Induk Rajabasa
2. Terminal Tipe B : Terminal Panjang
3. Terminal Tipe C : Terminal Kemiling, Pasar Bawah, dan Terminal Sukaraja

Arus transportasi penumpang yang semakin padat dan kuantitas dari pengguna moda angkutan transportasi darat antar kota dan Provinsi yang semakin berkembang baik dalam kota ataupun antar kota, antar Provinsi sebaiknya disikapi dengan baik oleh UPTD Terminal Kota Bandar Lampung dengan meningkatkan kualitas infrastruktur terminal angkutan penumpang yang ada sebagai bentuk ketanggapan terhadap situasi yang sedang berkembang.

Fungsi terminal yang sangat *urgent* sebagai media transportasi masyarakat dalam mengakses sarana angkutan umum (penumpang) menjadikan terminal penting untuk dikelola secara profesional dengan berbagai macam fasilitas pendukung kenyamanan bagi penggunanya. Banyaknya terminal di Provinsi Lampung yang sebagian besar berada di Bandar Lampung merupakan aset penting daerah yang haru dikelola dengan baik agar dalam pemanfaatannya bisa tercapai tujuan-tujuan yang diinginkan.

Terminal Induk Rajabasa adalah satu-satunya terminal tipe A di Provinsi Lampung yang berada di Bandar Lampung dan merupakan gerbang utama transportasi darat dari Pulau Sumatra menuju Pulau Jawa dan sebaliknya. Status terminal Induk Rajabasa sebagai terminal Induk Provinsi Lampung yang menyediakan jasa angkutan penumpang ternyata belum sesuai dengan harapan sebagai induk atau sentra terminal dari perhubungan darat yang berorientasi pada distribusi penumpang. Hal ini dapat dilihat dari arus pergerakan kendaraan di dalam terminal yang semerawut dan berbagai permasalahan fasilitas terminal seperti ruang tunggu terminal yang tidak memadai, rambu-rambu dan papan informasi, petunjuk jurusan, tarif dan jadwal perjalanan yang tidak tersedia. (hasil observasi tanggal 17 Oktober 2014)

Pelayanan kepada masyarakat dapat dikatakan baik manakala masyarakat dapat dengan mudah mendapatkan pelayanan dengan prosedur yang tidak panjang, biaya yang murah, waktu yang cepat, dan masyarakat sedikit atau hampir tidak ada keluhan yang diberikan kepadanya. Kondisi semacam ini hanya dapat diwujudkan manakala organisasi publik (Widodo, 2010: 274)

Kota Bandar Lampung sebagai ibu kota Provinsi Lampung merupakan pusat pertumbuhan ekonomi di Provinsi Lampung memiliki tingkat mobilitas yang tinggi dalam segala aspek kehidupan haruslah memiliki sarana dan prasarana penunjang dalam bidang transportasi guna memperlancarnya akses bagi masyarakat dalam beraktifitas. Tingkat mobilitas yang tinggi serata desakan infrastruktur transportasi yang memadai menyebabkan Pemerintah Daerah sebagai abdi masyarakat terdorong untuk merespon kebutuhan masyarakat agar dapat terpenuhi sesuai dengan yang diharapkan.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai instansi yang memiliki wewenang penuh dalam mengelola sarana dan prasarana perhubungan merupakan lembaga yang sangat berperan dalam mengoptimalkan semua aset perhubungan yang ada di Kota Bandar Lampung. UPTD (unit Pelaksana Teknis Dinas) Terminal merupakan unsur penunjang sebagai tugas Dinas Perhubungan yang bertugas melaksanakan tugas teknis operasional dinas di bidang terminal. Terminal Bus yang ada di Kota Bandar Lampung adalah terminal Rajabasa. Terminal Rajabasa merupakan terminal bus bertipe A.

Pengelola dari Terminal Rajabasa adalah UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas) Terminal Rajabasa. UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas) Terminal Rajabasa yang harus melakukan perencanaan, pengorganisasian, pelaksana mengenai tata kelola terminal Rajabasa. Terkait Terminal Rajabasa, ternyata mengenai pengelolaan Terminal ini belum efektif dan efisien. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil Inspeksi Mendadak (SIDAK) yang dilakukan oleh Herman HN. (Walikota Bandar Lampung) keterminal Induk Rajabas yang dimuat pada harian media massa “13 September Radar Lampung 2013”, beliau dikatan bahwa:

Dia tidak terima ketika inspeksi mendadak (sidak) melihat gedung Terminal Induk Rajabasa kotor dan belum diperbaiki. Saat itu juga, Walikota Bandar Lampung, mantan Kadispenda Lampung ini langsung menegur Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) Bandar Lampung Rifa’i dan memarahi Kepala Terminal Induk Rajabasa Antoni Makki. Di karenakan gedung terminl Induk Rajabasa yang kotor dan belum selesai diperbaiki.

Sementara, Kadishub Bandar lampung Rifa’i mengaku pihaknya memang lamban merenovasi dikarenakan tender yang lama. Namun dengan sidak yang dilakukan wali kota, artinya merupakan bentuk perhatian terhadap kinerja Dishub.

Keluhan yang kerap dilontarkan orang-orang yang tiba di Terminal Rajabasa adalah semrawutnya para mencari nafkah dari calon penumpang. Karena itu penataan perlu dilakukan melalui beberapa langkah. 1), identifikasi para orang-orang tersebut (pengamen, ojek dan seterusnya) untuk kemudian diorganisir dalam paguyuban agar memudahkan koordinasi. 2), disusun aturan main dalam bekerja. Misalnya penerapan sistem zona dalam paguyuban satu profesi

(pengamen, ojek dan seterusnya). Kemudian penggunaan identitas tertentu (baju/kaos seragam berikut nomor anggota). Dapat pula ditambahkan sistem nilai paguyuban seperti etika ketika menawarkan bantuan kepada calon konsummen. Etika ini meliputi standardisasi tarif jasa pelayanan. Jasa ojek dihitung per daerah tujuan, memperhitungkan tingkat keramaian, kondisi medan dan semacam itu. Jasa porter dihitung dari berat barang dan jauh-dekat pemanggulan barang. Jasa pelayanan calo sebaiknya dibebankan kepada kru bus. Agar kru bus tidak merugi, Dinas Perhubungan dapat memfasilitasi kenaikan tarif untuk alokasi persentase komisi calo. Realitas ini mungkin melanggar aturan, namun komisi calo telah menjadi realitas di lapangan yang tak terhindarkan. Bila tak diatur, pengeluaran calon penumpang juga tetap besar selain ongkos resmi. Jasa komisi yang dibayar oleh kru bus akan sangat meminimalkan ketertekanan calon penumpang oleh pelayanan calo yang berbau premanisme. (Lampung Post, 14 September 2013)

Dari fenomena-fenomena yang digambarkan diatas dapat kita liat bahwa tata kelola terminal Induk Rajabasa dilakukan belum dengan baik terlihat dari hasil sidak Walikota Bandar Lampung dan keluhan masyarakat yang dimuat pada surat kabar lokal mengingat pentingnya fungsi terminal sebagai memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum dan keberadaan terminl Induk Rajabasa yang sangat vital fungsi nya maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang manajemen tata kelola terminal Induk Rajabasa.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah : Bagaimana Manajemen UPTD Terminal Induk Rajabasa di Kota Bandar Lampung?

C. Tujuan Penelitian :

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan dan menganalisis Manajemen UPTD Terminal Induk Rajabasa di Kota Bandar Lampung.

D. Kegunaan Penelitian :

Adapun manfaat penelitian ini secara teoritis dan secara praktis:

1. Secara teoritis hasil penelitian diharapkan memberikan tambahan wawasan dalam ilmu Administrasi Negara khususnya berkaitan dengan manajemen publik
2. Secara praktis penelitian ini mampu memberikan masukan-masukan dan saran kepada UPTD Terminal Kota Bandar Lampung untuk memperbaiki kinerja dalam pengelolaan Terminal Induk Rajabasa.