

**EFEKTIVITAS PEMANFAATAN TERMINAL TIPE B  
TAPAK TUAN KABUPATEN ACEH SELATAN**

**SKRIPSI**

**Diajukan Oleh:**

**LUSI OKTAVIANA**

**NIM. 200802068**

**Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan  
Program Studi Ilmu Administrasi Negara**



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN PEMERINTAHAN  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
2024 M/1445 H**

## PERNYATAAN SURAT KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Lusi Oktaviana  
NIM : 200802068  
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan  
Tempat Tanggal Lahir : Jambo Dalem, 02 Oktober 2002  
Alamat : Jambo Dalem, Kec.Trumon Timur Kab. Aceh Selatan

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penelitian skripsi ini saya :

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkan.
2. Tidak menggunakan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya
4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu mempertanggung jawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 24 April 2024

ang menyatakan,



Lusi Oktaviana  
NIM 200802032

**LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING**

**EFEKTIVITAS PEMANFAATAN TERMINAL TIPE B**

**TAPAK TUAN KABUPATEN ACEH SELATAN**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh Sebagai Salah Satu Persyaratan Penulisan Skripsi  
Pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Oleh:

**LUSI OKTAVIANA**

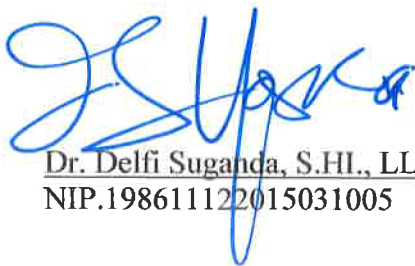
NIM. 200802068

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan

Banda Aceh,

Disetujui untuk dimunaqasyah kan oleh:

Pembimbing I,



Dr. Delfi Suganda, S.HI., LLM  
NIP.198611122015031005

Pembimbing II,



Dr. Taufik, Sos., M.Si.  
NIP.198905182023211032

**PENGESAHAN SIDANG**  
**EFEKTIVITAS PEMANFAATAN TERMINAL TIPE B**  
**TAPAK TUAN KABUPATEN ACEH SELATAN**

SKRIPSI


LUSI OKTAVIANA  
NIM. 200802068

Telah Diuji Oleh Panitia Munaqasyah Skripsi  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh  
Dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Syarat Untuk  
Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

Pada Hari/Tanggal: 26 April 2024 M  
17 Syawal 1445 H

Banda Aceh,  
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi


Ketua,

  
Delfi Suganda, S.H.I., LL.M  
NIP. 198611122015031005

Sekretaris,


  
Dr. Taufik, S. Sos., M.Si.  
NIP. 198905182023211032

Penguji I,

  
Siti Nur Zalikha, M.Si.  
NIP. 199002282018032001

AR - RANIRY

Penguji II,

  
Zakki Fuad Khalil, S. IP., M.Si.  
NIP. 199011192022031001

Mengetahui

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh

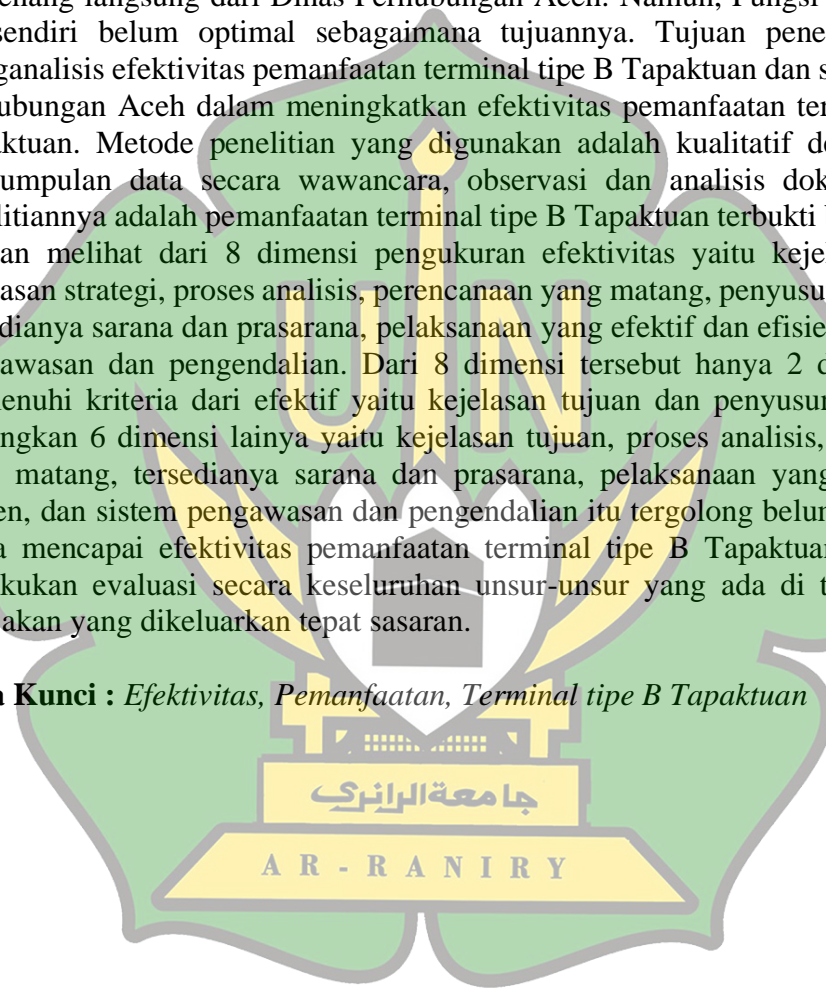


Dr. Fuji Mulia S.Ag. M.Ag  
NIP. 19740371999031005

## ABSTRAK

Terminal menjadi fasilitas umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum. Terminal tipe B Tapaktuan menjadi satu-satunya terminal dengan tipe, B di Kabupaten Aceh Selatan, dibawah wewenang langsung dari Dinas Perhubungan Aceh. Namun, Fungsi dari terminal itu sendiri belum optimal sebagaimana tujuannya. Tujuan penelitian adalah menganalisis efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan dan strategi Dinas Perhubungan Aceh dalam meningkatkan efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan data secara wawancara, observasi dan analisis dokumen. Hasil Penelitiannya adalah pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan terbukti belum efektif dengan melihat dari 8 dimensi pengukuran efektivitas yaitu kejelasan tujuan, kejelasan strategi, proses analisis, perencanaan yang matang, penyusunan program, tersedianya sarana dan prasarana, pelaksanaan yang efektif dan efisien, dan sistem pengawasan dan pengendalian. Dari 8 dimensi tersebut hanya 2 dimensi yang memenuhi kriteria dari efektif yaitu kejelasan tujuan dan penyusunan program. Sedangkan 6 dimensi lainnya yaitu kejelasan tujuan, proses analisis, perencanaan yang matang, tersedianya sarana dan prasarana, pelaksanaan yang efektif dan efisien, dan sistem pengawasan dan pengendalian itu tergolong belum memenuhi. Guna mencapai efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan itu dengan melakukan evaluasi secara keseluruhan unsur-unsur yang ada di terminal agar kebijakan yang dikeluarkan tepat sasaran.

**Kata Kunci :** *Efektivitas, Pemanfaatan, Terminal tipe B Tapaktuan*





## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji Syukur atas kehadiran Allah SWT karena dengan berkat karunia-Nya sehingga Peneliti mampu menyelesaikan Skripsi yang berjudul “EFEKTIVITAS PEMANFAATAN TERMINAL TIPE B TAPAKTUAN” dengan waktu yang tepat. Shalawat dan salam kepada Nabi besar Muhammad SAW sebagai rahmad bagi seluruh alam.

Skripsi ini merupakan syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh nilai mata kuliah Skripsi. Selama melakukan penyusunan proposal ini, peneliti mendapat banyak dukungan, arahan, serta bimbingan dari para kerabat, dosen dan berbagai pihak dalam menyelesaikan skripsi ini. Maka dari itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Muji Mulia, M.Ag. Sebagai Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Eka Januar, M.Soc, Sc. Sebagai Wakil Dekan I Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
3. Muhammad Thalal Sebagai Wakil Dekan II Bidang Administrasi dan Keuangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
4. Reza Idria, M.A., Ph.D. Sebagai Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan dan Lembaga Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
5. Muazzinah, M.PA., Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry.
6. Siti Nur Zalikha, M.Si., Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry, sekaligus orang tua yang memberi arahan serta menjadi tempat

diskusi banyak hal sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan tepat waktu

7. Dr. Delfi Suganda, S.HI., LLM., Pembimbing I Skripsi yang telah meluangkan waktunya serta memberikan saran dan masukan yang dapat membantu penulisan skripsi ini hingga selesai.
8. Dr. Taufik, M.Si., Pembimbing II Skripsi yang meberikan masukan luar bisa dan tempat diskusi akan semua persoalan yang di dapati dalam menulis skripsi ini.
9. Seluruh pihak Dinas Perhubungan Aceh yang telah bersedia menjadi rekan peneliti dalam hal diskusi serta pemberian data-data yang dibutuhkan oleh peneliti.
10. Seluruh pihak Dinas Perhubungan Aceh Selatan dan UPTD terminal Tipe B Tapaktuan.
11. Kedua orang tua Ayah, Ibu, Abang, Akak, Kak Ngoeh, Kak Teuk, Bang Loet, Adek Pipi serta seluruh keluarga, kerabat yang telah mendoakan dan memberikan dukungan selama ini.
12. Sahabat Alue Dragon Shafa Zahiya, Muhammad Rizki, Khaidir Hakim, Kamalulrradad, Yuan Abdillah, Haikal Kalmi, Said Syamssiraj, Azwir M. Jamil, dan Muhammad Ramadhan serta teman seperjuangan yang menjadi tempat diskusi, penyemangat, serta yang mendampingi peneliti sampai skripsi ini selesai.
13. Terkhusus kepada diri sendiri, Lusi Oktaviana apresiasi sebesar-besarnya, terima kasih telah bertahan untuk mencapai hal yang spesial ini, ingat prosesnya dan cara untuk melalui titik ini serta orang-orang yang turut berkontribusi. Apapun kondisinya dirisendiri adalah penolong.

Peneliti mengharapkan masukan dan saran yang membangun supaya menjadi pembelajaran kepada peneliti secara khusus. Pada akhirnya peneliti berharap semoga hasil penelitian ini bisa berguna dan bermanfaat bagi agama, nusa dan bangsa.

## DAFTAR ISI

<b>PENGESAHAN PEMBIMBING .....</b>	<b>ii</b>
<b>PENGESAHAN SIDANG .....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar belakang penelitian.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	7
1.3 Rumusan Masalah.....	8
1.4 Tujuan Penelitian.....	8
1.5 Manfaat Penelitian.....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>9</b>
2.1 Penelitian Terdahulu.....	9
2.2 Konsep Efektivitas.....	17
2.3 Konsep Pemanfaatan.....	24
2.4 Konsep Manajemen Transportasi.....	25
2.5 Kerangka Pemikiran.....	27
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>28</b>
3.1 Pendekatan Penelitian.....	28
3.2 Fokus Penelitian.....	28
3.3 Lokasi Penelitian.....	28
3.4 Jenis dan Sumber data.....	29
3.5 Informan Penelitian.....	29
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	30



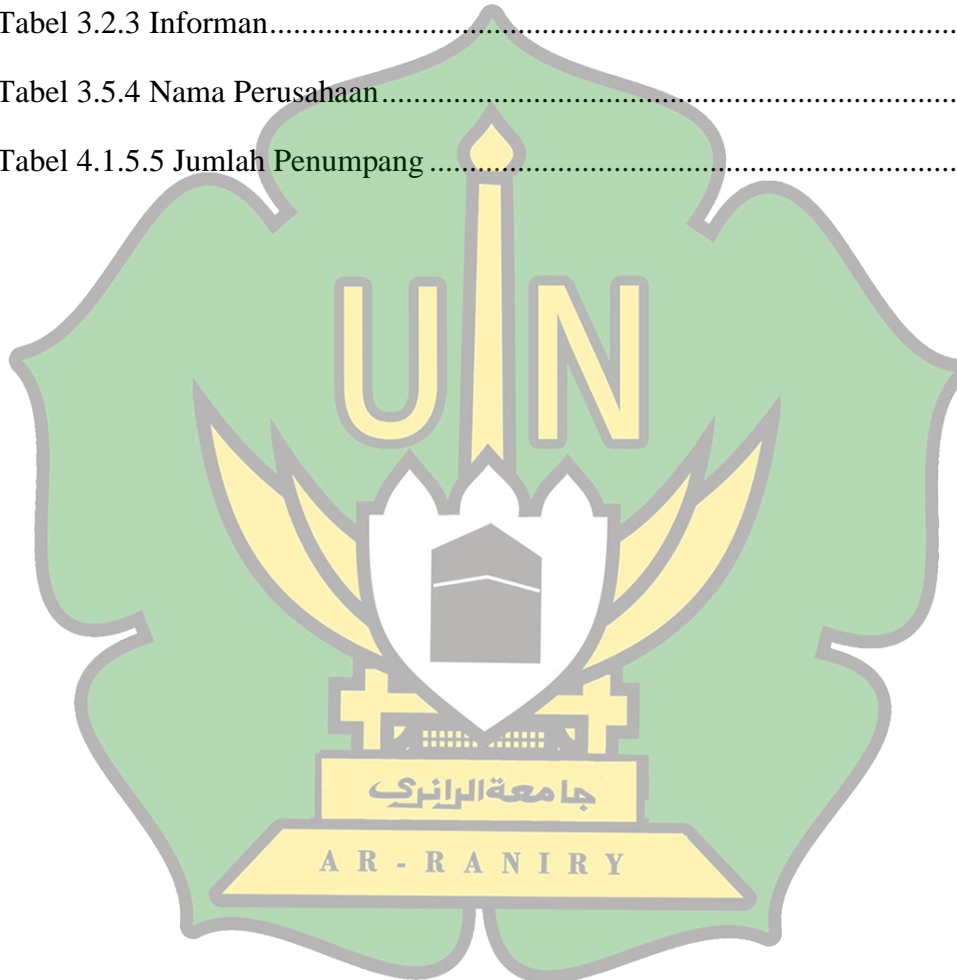
<b>3.7 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data .....</b>	<b>30</b>
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>32</b>
4.1 Hasil Penelitian.....	32
4.1.1 Deskripsi Terminal Tipe B Tapaktuan Aceh Selatan .....	32
4.1.2 Tugas Pokok Terminal Tipe B.....	33
4.1.3 Fungsi Terminal Tipe B.....	33
4.1.4 Struktur Organisasi Terminal Tipe B Tapaktuan.....	34
4.1.5 Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan.....	35
4.1.6 Faktor Penghambat Efektivitas Pemanfaatan terminal Tapaktuan..	40
4.2 Pembahasan .....	52
4.2.1 Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan.....	52
a. Kejelasan Tujuan .....	53
b. Kejelasan Strategi.....	53
c. Proses Analisis.....	54
d. Perencanaan Yang Matang .....	55
e. Penyusunan Program .....	56
f. Sarana dan Prasarana.....	56
g. Pelaksanaan Efektif dan Efisien .....	58
h. Pengawasan dan Pengendalian .....	59
4.2.2 Strategi Dinas Perhubungan Aceh Dalam Meningkatkan Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan.....	59
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>64</b>
5.1 Kesimpulan.....	64
5.2 Saran.....	64
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>66</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>71</b>
<b>Daftar Lampiran 1 Daftar Pertanyaan Wawancara.....</b>	<b>71</b>
<b>Daftar Lampiran 2 Surat Keputusan Dekan FISIP .....</b>	<b>73</b>
<b>Daftar Lampiran 3 Surat Izin Penelitian .....</b>	<b>74</b>

Daftar Lampiran 4 Dokumentasi Penelitian.....	75
DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....	79



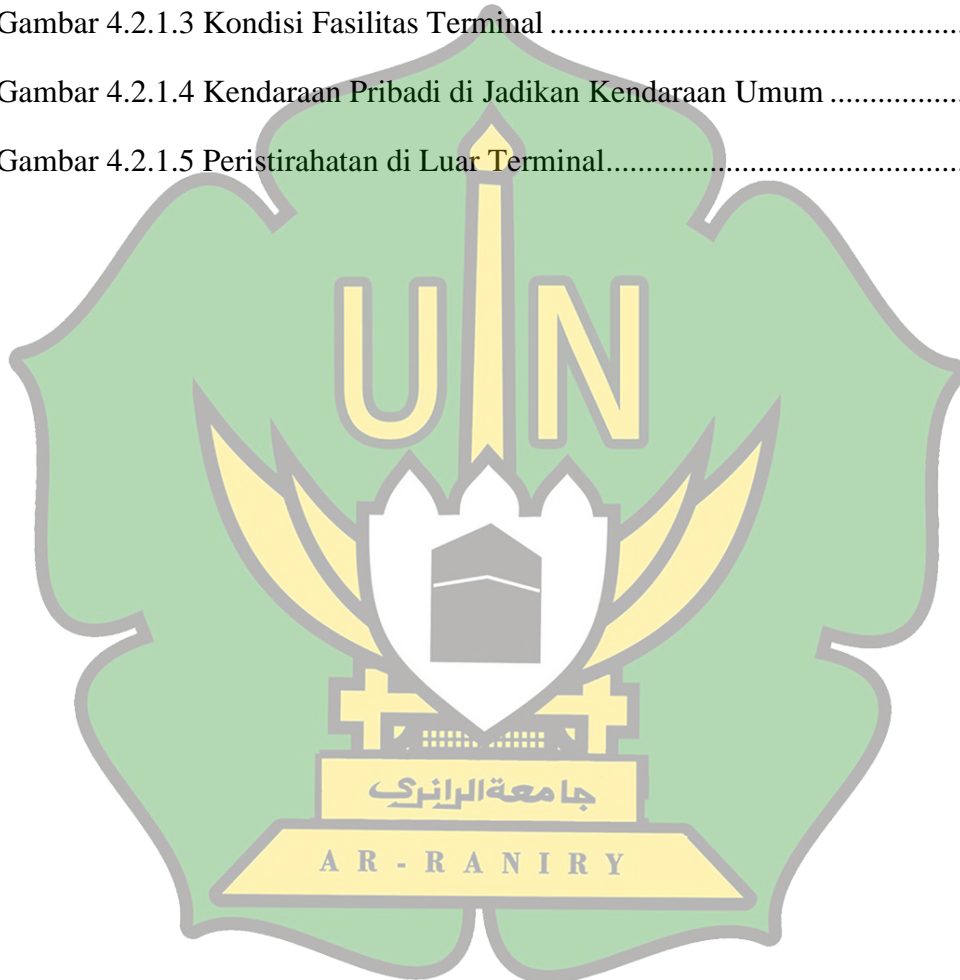
## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.1 Penelitian Yang Relevan.....	20
Tabel 2.5.2 Fokus Penelitian.....	39
Tabel 3.2.3 Informan.....	40
Tabel 3.5.4 Nama Perusahaan.....	49
Tabel 4.1.5.5 Jumlah Penumpang.....	50



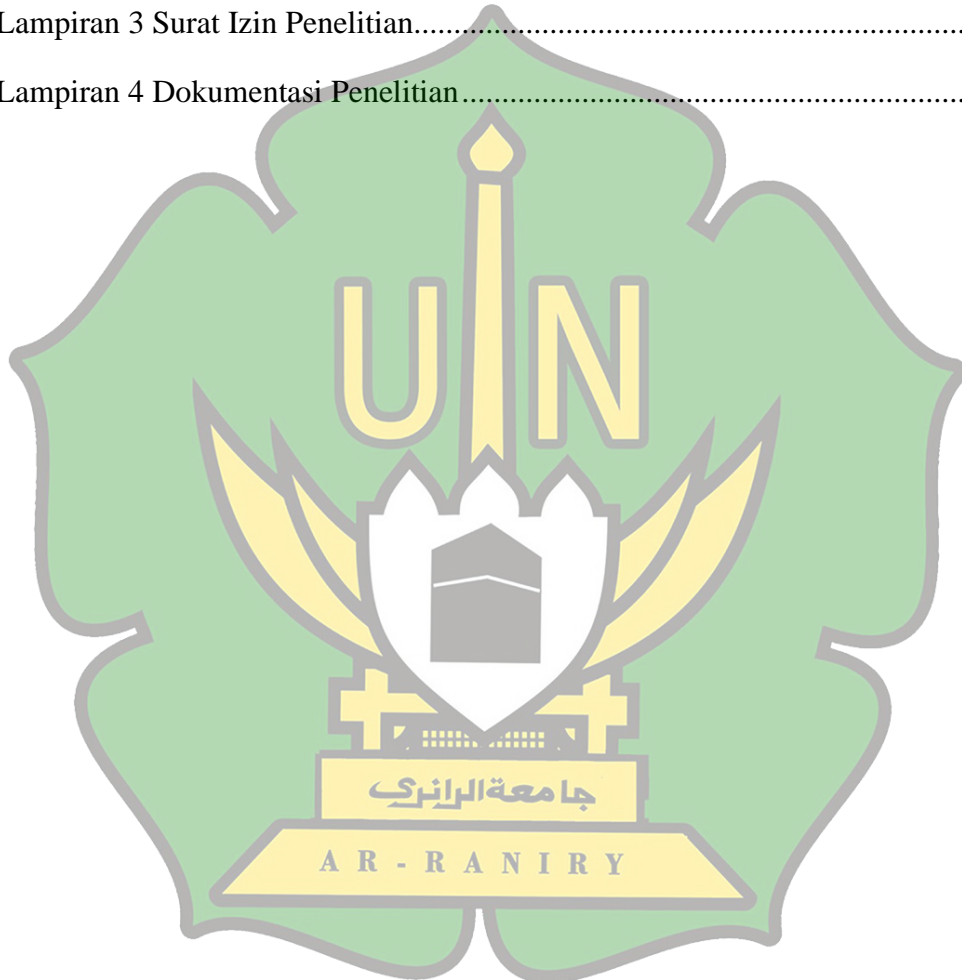
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.2.1.1 Denah Ruko Terminal.....	47
Gambar 4.2.1.2 Kondisi Ruko Terminal.....	47
Gambar 4.2.1.3 Kondisi Fasilitas Terminal.....	48
Gambar 4.2.1.4 Kendaraan Pribadi di Jadikan Kendaraan Umum.....	53
Gambar 4.2.1.5 Peristirahatan di Luar Terminal.....	60



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara .....	82
Lampiran 2 Surat Penelitian Ilmiah Mahasiswa .....	84
Lampiran 3 Surat Izin Penelitian.....	86
Lampiran 4 Dokumentasi Penelitian.....	90





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar belakang penelitian**

Transportasi umum adalah kendaraan selain dari kendaraan pribadi, yang disediakan oleh pemerintah maupun swasta untuk digunakan oleh umum yang dipungut biaya baik secara langsung maupun tidak langsung. Peran penting pemerintah dalam menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas untuk mendorong penggunaan transportasi umum yang lebih luas dan efektif. Penyediaan infrastruktur yang memadai dan kondusif, pemerintah dapat menciptakan lingkungan yang mendukung pertumbuhan sistem transportasi umum yang lebih baik. Ini juga menciptakan peluang untuk mengatasi masalah transportasi seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan keamanan transportasi.

Peraturan yang mendefinisikan peran transportasi umum, seperti yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, pemerintah dapat lebih baik mengawasi, mengatur, dan mengembangkan sistem transportasi umum yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Penggunaan transportasi umum dapat menjadi pilihan yang lebih menarik bagi masyarakat, membantu mengurangi kemacetan lalu lintas, mendukung pelestarian lingkungan, dan meningkatkan aksesibilitas bagi semua warga.<sup>1</sup> Dalam Undang-undang tersebut juga menjelaskan terkait pengertian terminal secara umum serta menjelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor umum

---

<sup>1</sup> 2009 Kaushik et al., “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan,” *Undang-Undang Republik Indonesia* 2, no. 1 (2009): 1–8.

dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, penetapan lokasi terminal, fasilitas terminal, pembangunan dan pengoperasian terminal mengenai fungsi, klasifikasi, tipe, penetapan lokasi, fasilitas, lingkungan kerja, pembangunan, dan pengoperasian terminal.

Terminal penumpang diklasifikasikan ke dalam tiga tipe terminal berdasarkan fungsi pelayanannya terminal penumpang Tipe A, yaitu yang berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), dan Angkutan Lintas Batas Antar Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) serta Angkutan Pedesaan (ADES). terminal penumpang tipe B, yaitu yang berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Kota (AK) serta Angkutan Pedesaan (ADES). terminal penumpang tipe C, yaitu yang berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk Angkutan Pedesaan (ADES).

Dalam pengoperasian kendaraan, terdapat trayek sebagai lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Izin trayek yang memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal dari berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota, serta tempat pemberhentian terminal halte dan/atau rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum, yang menjadikan fungsi pengawasan terminal.

Aceh Selatan adalah kabupaten dengan jumlah penduduk sebanyak 237.376 jiwa dengan adanya 260 desa dan 18 kecamatan yang menggambarkan kondisi geografis kabupaten ini untuk dijadikan bahan analisis terkait layak atau tidaknya di bangun prasarana transportasi publik.<sup>2</sup> Jumlah kendaraan mobil pribadi sebanyak 5.924, bus 27, mobil barang 1.979, serta sepeda motor 77.841, maka jumlah dari data kendaraan Kabupaten Aceh Selatan adalah 85.882 dengan 3,29 persen dari populasi kendaraan di Provinsi Aceh. Data yang dikumpulkan berdasarkan metode pendaftaran yang didapat dari kantor kepolisian.<sup>3</sup> Data tersebut dapat dijadikan sebagai tahapan pelaksanaan pengerjaan terminal, yang dimana tahapan pelaksanaan pengerjaan terminal meliputi pendekatan teknis, penyajian informasi awal, tahapan pekerjaan, tahap pendahuluan, tahap pengumpulan data primer, tahap kompilasi dan analisis, serta tahap rekomendasi.<sup>4</sup>

Pasal 173 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengatakan bahwa izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek, dan/atau izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat. Undang-Undang tersebut juga menjelaskan denda bagi pelanggar yang tetap mengangkut penumpang yang di luar ketentuan dari perundang-undangan. Layanan administrasi izin trayek yang dimana masih terdapatnya mobil angkutan pribadi yang menurunkan penumpang

---

<sup>2</sup> “Jumlah Penduduk,” Badan Pusat Statistik Provinsi Aceh, 2022, <https://aceh.bps.go.id/indicator/12/55/1/jumlah-penduduk.html>.

<sup>3</sup> “Jumlah Data Kendaraan Polda Aceh,” Electronic Registration Identification, 2024, <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolres.php?kdpolda=1&poldanya=ACEH>.

<sup>4</sup> Joko Purcahyono et al., “Studi Pemilihan Lokasi Dan Studi Kelayakan Untuk Pembangunan Terminal Penumpang Tipe ‘B’ Antar Kota Dalam Provinsi (Akdp) Kota Jayapura-Kabupaten Jayapura-Kabupaten Keerom,” *Jurnal Arsitektur Dan Planologi* 1, no. 2 (2011).

di luar izin trayek. Keberadaan kendaraan pribadi yang difungsikan sebagai angkutan umum antar kota, dapat berdampak pada hilangnya fungsi dari terminal Tipe B Tapaktuan yang disediakan oleh pemerintah sebagaimana mestinya.

Kabupaten Aceh Selatan dengan jumlah kendaraan mobil pribadi sebanyak 5.924 didapati dari Kepolisian Daerah Aceh (*Electronic Registration and Identification*) yang berstatus sebagai pengguna plat hitam tidak menutup kemungkinan dijadikan sebagai kendaraan yang dijadikan fungsi sebagai plat kuning yang diperuntukkan pada angkutan umum, sesuai dengan observasi awal dengan pengguna layanan mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum itu disertai fasilitas tambahan yang diberikan dapat berupa layanan antar jemput (*door to door*) yang diberikan perusahaan minibus yang berdampak pada penumpang tidak lagi membeli tiket dan datang ke terminal sehingga jika ini dibiarkan maka fungsi pengawasan dari terminal akan kehilangan peran pendataan terhadap angkutan umum yang berizin trayek.<sup>5</sup>

Pengemudi mobil angkutan umum maupun angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum tidak lagi menurunkan penumpang pada terminal, namun malah menurunkan penumpang di pinggir jalan bahkan sampai langsung ke tempat yang ingin dituju oleh penumpang. Pangkalan-pangkalan para pengemudi yang di luar terminal tersebut biasanya di warung-warung nasi dengan menaikkan langsung penumpang bahkan di depan rumah penumpang langsung. Fenomena ini dapat

---

<sup>5</sup> Jayadi Yusuf Sukman, "Penggunaan Mobil Pribadi Sebagai Sarana Angkutan Umum Di Banda Aceh Dalam Perspektif Tasharrūf Fi Isti'māl Al-Māl Dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan" 4 (2017): 9–15.

diartikan sebagai terdapatnya unsur pengabaian dari fungsi dari terminal tipe B Tapaktuan.

Penjelasan terkait pengertian, regulasi serta fungsi-fungsi dari terminal itu sendiri menjadi faktor-faktor dalam strategi perencanaan yang baik dalam pengembangan sistem transportasi, namun dalam website open data Kabupaten Aceh Selatan terdapat jumlah penumpang tahun 2019 dan 2020 yang memperlihatkan bahwa selisih penurunan jumlah penumpang masuk sebanyak 82 (delapan puluh dua orang) sedangkan selisih penurunan penumpang keluar sebanyak 126 (seratus dua puluh enam) orang dalam setahun.<sup>6</sup> Jumlah penumpang tersebut dapat memperlihatkan bahwa terdapatnya faktor-faktor penghambat dari berbagai bidang sehingga berdampak pada jumlah penumpang yang singgah di terminal tipe B Tapak Tuan.

Aceh Selatan merupakan Kabupaten dengan jumlah 4 terminal, 3 diantaranya itu terminal dengan tipe C yang dimana wewenangnya dibawah pemerintah kabupaten/kota. Serta satu diantaranya itu terminal dengan tipe B dimana wewenangnya dipegang langsung oleh pemerintah provinsi. Hal ini diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan Pada pasal 8 yang bahwa simpul dari terminal penumpang itu Menteri untuk terminal penumpang tipe A, gubernur untuk Terminal Penumpang tipe B dan bupati/walikota untuk Terminal Penumpang tipe C.

---

<sup>6</sup> Opendata Aceh Selatan, Dinas Perhubungan, Data Penumpang Terminal- (<https://data.acehselatankab.go.id/dataset?tags=terminal> 2021-Jun-15 11:06)



Bentuk tuntutan pemanfaatan dari terminal yang merupakan Barang Milik Negara terletak pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020 tentang Pemanfaatan Barang Milik Negara pada pasal 86 membahas Kerja sama Terbatas Untuk Pembiayaan Infrastruktur (KETUPI),<sup>7</sup> serta dalam Qanun Aceh Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pengelolaan Barang Milik Aceh, Dalam bab 3 pasal 13 bahwasanya Pemegang kekuasaan pengelolaan Barang Milik Aceh (BMA) yaitu gubernur Aceh berwenang dan bertanggung jawab menetapkan penggunaan, pemanfaatan, atau pemindah tangan BMA berupa tanah dan/atau bangunan. Maka pemerintah daerah bertanggung jawab penuh terkait terselenggaranya kegiatan dari semua pihak yang menyangkut transportasi umum dengan membuat kebijakan-kebijakan yang mendukung sarana dan prasarana transportasi umum. Pemerintah daerah bertanggung jawab terkait baik itu terbengkalainya fasilitas transportasi umum yang ada di setiap daerah maupun terhambatnya penyelenggaraan. Mulai dari terminal, halte, kendaraan dan prasarana yang mendukung terlaksananya ketentuan peraturan perundang-undangan.<sup>8</sup>

Qanun Kabupaten Aceh Selatan Nomor 13 tahun 2012 Tentang Retribusi Terminal menjelaskan terkait jenis pelayanan yang diberikan sehingga dijadikan sebagai pemasukan dalam bentuk retribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) kemudian dalam regulasi tersebut tertera bahwa pemerintah kabupaten mempunyai hak dan kewajiban mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan dan

---

<sup>7</sup> Amalia Yunia Rahmawati, "Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 115 /Pmk.06/2020 Tentang Pemanfaatan Barang Milik Negara," no. July (2020): 1–23.

<sup>8</sup> Pemerintah Aceh, "Qanun Aceh Nomor 14 Tahun 2017 Tentang Pengelolaan Barang Milik Aceh," vol. 5, 2017.

pelayanan kepada masyarakat.<sup>9</sup> Tanggung jawab terminal tipe B Tapaktuan sendiri masih memerlukan tindakan perbaikan substansial terhadap sarana dan prasarananya guna memastikan pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) bagi para pengguna jasa, sehingga hal ini menjadikan alasan bagi pemerintah Aceh mulai mengelola terminal tipe B Tapaktuan pada tahun 2023, setelah dilakukan pengalihan dari pemerintah Kabupaten Aceh Selatan kepada Pemerintah Aceh pada 22 Desember 2022.<sup>10</sup>

Terminal tipe B Tapaktuan ini akan menjadi lokasi penelitian yang akan dilihat dari segi efektivitas pemanfaatan prasarananya. Dalam penelitian ini, peneliti akan menguraikan lebih lanjut permasalahan, mengidentifikasi dan menganalisis, termasuk faktor-faktor yang menyebabkan pengabaian terhadap terminal serta dampaknya pada masyarakat dan aspek lainnya seperti ekonomi, sosial, dan lingkungan. Judul penelitian yang diangkat adalah Efektivitas Pemanfaatan Prasarana Terminal tipe B Tapaktuan Kabupaten Aceh Selatan.

## 1.2 Identifikasi Masalah

1. Terdapatnya kebutuhan akan perbaikan substansial dalam pengelolaan terminal.
2. Terdapatnya unsur pengabaian fungsi dari Terminal tipe B Tapaktuan.

---

<sup>9</sup> “Qanun Kabupaten Aceh Selatan Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Restribusi Terminal” (Indonesia, 2012).

<sup>10</sup> Dinas perhubungan aceh Kadishub Aceh Tinjau Pelayanan Terminal Tapaktuan (<https://dishub.acehprov.go.id/informasi/kadishub-aceh-tinjau-pelayanan-terminal-tapaktuan/>) diakses pada 27 Desember 2023, 10:20.

### **1.3 Rumusan Masalah**

1. Mengapa efektivitas pemanfaatan Terminal tipe B Tapaktuan belum optimal?
2. Bagaimana strategi Dinas Perhubungan Aceh dalam meningkatkan kan efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan?

### **1.4 Tujuan Penelitian**

1. Menganalisis efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan
2. Mengevaluasi strategi Dinas Perhubungan Aceh dalam meningkatkan efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan

### **1.5 Manfaat Penelitian**

1. Menyumbang pemahaman terkait faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas terminal tipe B Tapaktuan.
2. Memberikan rekomendasi praktis untuk optimalisasi efektivitas dan pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan dalam bentuk strategi bagi pemerintah.

جامعة الرانيري

A R - R A N I R Y

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa karya ilmiah/ penelitian terdahulu yang berkaitan dengan skripsi ini, antara lain sebagai berikut:

**Tabel 2.1.1  
Penelitian Yang Relevan**

NO	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan Penelitian
1	Penelitian yang dilakukan oleh Dhimas Pratika, dengan judul Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Batik Solo Trans Kota Surakarta pada tahun 2021. <sup>11</sup>	Penelitian ini, dilakukan evaluasi terhadap 8 aspek yang meliputi aksesibilitas, kapasitas, kepatuhan waktu, tarif, karakteristik organisasi, lingkungan, pekerja, serta praktik manajemen. Hasilnya menunjukkan bahwa secara keseluruhan, efektivitas mencapai 82,72%, yang menunjukkan tingkat efektivitas yang sangat baik.	Penelitian ini mengangkat peran pemerintah dan aspek lingkungan sehubungan dengan transportasi publik. Sebaliknya, penelitian yang akan dilakukan oleh penulis akan memusatkan perhatian pada efektivitas pemanfaatan prasarana transportasi publik. Kedua penelitian memiliki fokus yang berbeda dalam mengevaluasi

<sup>11</sup> Dhimas Pratika Yudha, "Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Batik Solo Trans Kota Surakarta," 2017, 1–11, Data kualitatif adalah data dari penjelasan kata verbal tidak dapat dianalisis dalam bentuk bilangan atau angka. Data kualitatif memberikan dan menunjukkan kualitas objek penelitian yang dilakukan (Siswandari, 2009).

			efektivitas transportasi publik.
2	Penelitian St. Maryam H, Lambang Basri, Said, Irfan Nurdin tahun 2020, Analisis Peminatan Stakeholder Terhadap Efektivitas Pemanfaatan Terminal Penumpang Di Kabupaten Pangkep. <sup>12</sup>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari total 310 responden yang terdiri dari 15 regulator (pemerintah), 122 operator (pengemudi), dan 173 pengguna (penumpang), fasilitas dan pengelola terminal mendapat minat tertinggi yaitu sebanyak 148 responden atau 39,97%. Dari total tersebut, disusul aksesibilitas sebanyak 134 responden (33,06%), keamanan terminal sebanyak 21 responden (15,55%), dan kenyamanan terminal sebanyak 7 responden (11,42%). Berdasarkan ketertarikan pemangku kepentingan dan hasil observasi terhadap kondisi terminal penumpang di Kabupaten Pangkep,	Memberikan penekanan pada analisis peminatan stakeholder terhadap efektivitas terminal penumpang, dengan mengevaluasi pemenuhan fasilitas, aspek aksesibilitas, dan potensi pengembangan kegiatan lokal promosi. Sementara itu, penelitian yang akan dilakukan oleh penulis juga berfokus pada efektivitas pemanfaatan prasarana transportasi publik, namun tidak akan mengangkat analisis peminatan stakeholder sebagai bagian utama dari penelitian. Ini merupakan perbedaan mendasar antara kedua

<sup>12</sup> St Maryam H, Lambang Basri Said, and Irfan Nurdin, "Analisis Peminatan Stakeholder Terhadap Efektivitas Pemanfaatan Terminal Penumpang Di Kabupaten Pangkep (Studi Kasus Terminal Penumpang Pangkajene Kab. Pangkep)" 4, no. 1 (2020): 121–28, <https://osf.io/6gx8a/download>.



		ditemukan bahwa diperlukan upaya pemenuhan dan perbaikan fasilitas, termasuk perbaikan fasilitas yang rusak, untuk meningkatkan efektivitas pemanfaatan terminal.	penelitian tersebut, dengan fokus yang berbeda dalam memahami dan meningkatkan efektivitas transportasi publik.
3	Penelitian, Nanda Vera Fauziani, Arini Dewi Lestari, dan Drs. Eko Sudriyanto pada tahun 2022, Optimalisasi Terminal Tipe C Pasar Atas Di Kota Cimahi. <sup>13</sup>	Upaya optimalisasi Terminal Pasar Atas antara lain dengan menambah fasilitas yang masih kurang dan menata ulang fasilitas yang sudah ada sesuai ketentuan yang berlaku yaitu PM No. 24 Tahun 2021 dan PM No. 40 Tahun 2015. Berdasarkan analisis menggunakan Importance Performance Analysis (IPA) Dengan demikian, fasilitas yang perlu ditambah antara lain jalur pejalan kaki, area lalu lintas, ruang tunggu, tempat istirahat awak kendaraan, musala, dan toilet. Sementara itu,	Penelitian terdahulu berfokus pada Terminal Tipe C Pasar Atas di Kota Cimahi, sementara penelitian yang akan dilakukan saat ini memiliki lokasi penelitian yang berbeda. Selain itu, perbedaan utama terletak pada metode yang digunakan dalam penelitian. Penelitian terdahulu menggunakan teknik survei, inventarisasi, survei statis, dan wawancara untuk menganalisis kinerja eksisting terminal. Di sisi lain, penelitian

<sup>13</sup> dan Drs. Eko Sudriyanto Nanda Vera Fauziani, Arini Dewi Lestari, "Optimalisasi Terminal Tipe C Pasar Atas Di Kota Cimahi," 2022, 10.

		<p>untuk meningkatkan kinerja terminal secara optimal, perlu dilakukan perluasan jalur kedatangan, jalur keberangkatan, serta tempat parkir kendaraan umum dan pribadi.</p>	<p>yang dilakukan adalah menggunakan metode atau teknik analisis data, wawancara dan observasi.</p>
4	<p>Jurnal Develery Tumewu, Michael S. Mantiri, dan Marlien T. Lapian, pada tahun 2021, Efektivitas Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Tipe B Amurang Kabupaten Minahasa Selatan.<sup>14</sup></p>	<p>Meskipun telah dilakukan langkah perbaikan oleh Dinas Perhubungan Daerah, namun sarana, prasarana, yang tersedia di terminal masih kurang memadai dan terkesan kurang terawat. Luaran dari kebijakan pengelolaan terminal Amurang belum sepenuhnya efektif, terlihat dari kondisi bangunan terminal, fasilitas, pos pengumpulan retribusi dan pengelolaan kebersihan terminal yang belum optimal sehingga masih terjadi penumpukan</p>	<p>Regulasi yang digunakan juga terdapat perbedaan yang dimana peraturan gubernur nomor 55 tahun 2017 disebutkan pada pasal 6 ayat 5 disebutkan Seksi Wilayah II menjadi regulasi daerah yang dijadikan acuan dan Letak geografis yang berbeda.</p>

<sup>14</sup> Develery Tumewu, Michael S. Mantiri, and Marlien T. Lapian, "Efektivitas Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Tipe B Amurang Kabupaten Minahasa Selatan" 1, no. 2 (2021): 1–11.

		sampah di dalamnya. terminal.	
5	Evaluasi Efektivitas Terminal Penumpang Cileunyi, oleh Azmi Nofal dan Farghani, Tonny Judiantono, pada tahun 2023. <sup>15</sup>	Terminal Cileunyi baru efektif menunjang pelayanan angkutan kota jika dijalankan sebagai terminal tipe C. Namun belum sesuai untuk fungsi terminal tipe B karena kurangnya konsistensi kebijakan serta prasarana dan sarana yang belum memenuhi standar pelayanan yang diharapkan.	Pada penelitian ini, mengarah pada peran terminal hanya menunjang angkutan kota dengan penetapan tipe C atau tipe B dengan melihat kelayakan, sedangkan penelitian yang akan dilakukan adalah melihat kebijakan serta kondisi terminal.
6	Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau, oleh Anggi Pratama Tonny Judiantono, pada tahun 2021. <sup>16</sup>	Hasil analisis SWOT menunjukkan terminal berada pada kuadran I yang menunjukkan posisi agresif. Dari analisis IPA ditemukan 15R indikator pelayanan yang perlu ditingkatkan. Analisis potensi permintaan menunjukkan adanya peningkatan jumlah	Menyoroti masalah lokasi terminal yang cukup jauh dari pusat kegiatan utama, seperti pusat perdagangan, kegiatan sosial ekonomi, dan lainnya. Hal ini menyebabkan kurangnya pergerakan atau lalu lintas yang melibatkan terminal

<sup>15</sup> Azmi Nofal Farghani, Tonny Judiantono, and Dadan Mukhsin, "Evaluasi Efektivitas Terminal Penumpang Cileunyi," *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 2023, 83–90, <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v3i1.2056>.

<sup>16</sup> Anggi Pratama and Tonny Judiantono, "Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau," *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota* 1, no. 2 (2021): 115–29, <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v1i2.381>.

		<p>penumpang AKDP sebesar 25,34% dan AKAP sebesar 41,61%. Selain itu, dari analisis potensi pendapatan diketahui potensi pendapatan dari sewa tanah mencapai Rp. 569.250.000 per tahun. Berdasarkan temuan tersebut, terminal mempunyai potensi besar untuk dioptimalkan. Upaya optimalisasi dilakukan melalui peningkatan pelayanan terminal serta peningkatan aksesibilitas dan konektivitas.</p>	<p>menjadi salah satu fokus utama dalam penelitian ini, kemudian penelitian tersebut mempunyai rumusan masalah yang sama terkait permasalahan lokasi yang akan juga di bahas oleh peneliti.</p>
7	<p>Analisis Efektivitas Pemungutan Retribusi Terminal Dalam Rangka Meningkatkan Retribusi Daerah Kota Bekasi, oleh Iwan Irwansyah, Dwikora Harjo dan Farah Marshella</p>	<p>Upaya peningkatan pendapatan retribusi terminal di Kota Bekasi pada tahun 2020 belum berjalan sesuai harapan. Hal ini terlihat dari tidak tercapainya target yang telah ditetapkan, karena banyaknya pembayar retribusi yang tidak memenuhi kewajibannya karena kurangnya</p>	<p>Berfokus pada pembahasan restribusi daerah, sedangkan dalam penelitian yang akan dilakukan adalah melihat efektivitas dari pemanfaatan terminal.</p>

	Anthony Putri, pada tahun 2022. <sup>17</sup>	pemahaman dan kesadaran, serta kurangnya kepatuhan petugas dalam melakukan pengendalian. pemungutan retribusi di terminal.	
8	Efektivitas Pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Terminal Marisa di Era New Normal, oleh Rudi dan Urfan, pada tahun 2022. <sup>18</sup>	Kinerja Terminal Marisa belum maksimal akibat dampak penerapan era new normal. Hal ini berdampak pada penurunan frekuensi, load factor, headway dan waktu tunggu. Namun tingkat kepuasan pengguna masih tinggi atau sangat tinggi. Kepuasan pengguna dinilai berdasarkan kriteria kualitas fisik, kualitas fisik pendukung, kualitas kelembagaan, kualitas teknis, dan kualitas interaktif.	Terminal tipe B yang akan dibahas mengenai salah satu tujuan penelitian ini adalah untuk menilai efektivitas kinerja terminal Marisa dalam menghadapi era new normal, dan melihat dengan melihat Faktor-faktor seperti frekuensi, load factor, headway, dan waktu tunggu terdampak oleh perubahan kondisi.

<sup>17</sup> Iwan Irwansyah, Dwikora Harjo, and Farah Marshella Anthony Putri, "Analisis Efektivitas Pemungutan Retribusi Terminal Dalam Rangka Meningkatkan Retribusi Daerah Kota Bekasi," *Formosa Journal of Computer and Information Science* 1, no. 1 (2022): 37–50, <https://doi.org/10.55927/fjcis.v1i1.449>.

<sup>18</sup> Rudi and Urfan, "Efektivitas Pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Terminal Marisa Di Era New Normal," *Borneo Engineering : Jurnal Teknik Sipil* 1, no. 1 (2022): 63–72, <https://doi.org/10.35334/be.v1i1.2448>.



9	Evaluasi Kinerja Dan Kapasitas Terminal Tipe B Padang Bojonegoro, oleh Yulis Widhiastuti, pada tahun 2020. <sup>19</sup>	Hasil survei melibatkan responden yang mengetahui fasilitas terminal, serta pengamatan bahwa rata-rata jumlah penumpang yang turun di terminal mengalami penurunan. Melalui wawancara diketahui bahwa terminal tersebut melayani 7 rute yang melintasi terminal Padang. Dari tabel IPA diketahui tingkat kesesuaian paling rendah terdapat pada atribut kenyamanan ruang tunggu dengan skor sebesar 85,36.	Metode penelitian yang digunakan, dan berfokus pada evaluasi kinerja serta lokasi yang berbeda.
10	Efektivitas Pengelolaan Jasa Pelayanan Terminal Dalam Mewujudkan Pelayanan Prima Dan Tertib Di Terminal Pinang Baris, oleh Fahrul	Meskipun masih dalam proses menetapkan standar sarana dan prasarana yang memadai, pelayanan terminal Pinang Baris hampir mencapai tingkat yang memuaskan dan sudah cukup baik. Langkah sedang diambil untuk memperbaiki	Berfokus pada pengelolaan jasa yang diberikan

<sup>19</sup> MT Eko Wahyu Abryando., S.Pd., "Evaluasi Kinerja Dan Kapasitas Teriminal Tipe B Padang Bojonegoro," *Teknik Sipil Unigoro* 5, no. 2 (2020): 54–59.

Saiful, pada tahun 2022. <sup>20</sup>	fasilitas sesuai dengan standar yang diharapkan.	
--	--	--

Berdasarkan kajian yang telah diuraikan di atas, penulis menyimpulkan penelitian yang berfokus pada efektivitas telah banyak dilakukan, namun terdapat hal yang menonjol bahwa terminal yang dijadikan lokasi penelitian rata-rata sudah beroperasi dengan baik, hanya saja masih terdapat beberapa kendala atau bahkan telah mencapai dari kata efektivitas atau tidaknya suatu terminal. Perbedaan yang terlihat bahwa peneliti melihat efektivitas dan pemanfaatan dengan permasalahan menurunkan penumpang di luar izin trayek, angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum, serta kontribusi pemerintah dalam mengeluarkan dan menjalankan regulasi belum optimal.

## 2.2 Konsep Efektivitas

Efektivitas, dalam kamus bahasa Indonesia, merujuk pada kemampuan suatu kegiatan atau upaya dalam menghasilkan dampak, efek, atau akibat yang sesuai dengan yang diinginkan atau ditargetkan. Konsep ini berasal dari kata "efektif," yang menunjukkan adanya pengaruh atau hasil yang diinginkan.

Efektivitas menurut Sondang P. Siagian menggambarkan efektivitas sebagai pemanfaatan sumber daya yang telah ditentukan sebelumnya untuk

<sup>20</sup> Fahrul Saiful, "Efektivitas Pengelolaan Jasa Pelayanan Terminal Dalam Mewujudkan Pelayanan Prima Dan Tertib Di Terminal Pinang Baris," *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ilmu Sosial Dan Politik [JIMSIPOL]* 2, no. 1 (2022): 1–9, <http://jurnalmahasiswa.umsu.ac.id/index.php/jimsipol/article/viewFile/1017/1060>.

mencapai tujuan tertentu, dan efektivitas diukur dengan tingkat pencapaian terhadap target yang telah ditetapkan, dengan pengukuran:

1. Kejelasan tujuan yang hendak dicapai dengan menunjukkan pentingnya pemahaman yang jelas terhadap tujuan yang ingin dicapai oleh suatu kebijakan atau rencana
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan yang mengacu pada perlunya strategi yang terdefinisi dengan baik untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan
3. Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap yaitu dengan menyoroti pentingnya proses analisis dan perumusan kebijakan yang kuat sebagai dasar bagi keputusan dan tindakan yang efektif
4. Perencanaan yang matang yang menunjukkan perlunya perencanaan yang matang untuk memastikan bahwa semua aspek telah dipertimbangkan dan diatur dengan baik
5. Penyusunan program yang tepat yang menekankan pada pentingnya merumuskan program-program yang sesuai dengan tujuan dan strategi yang telah ditetapkan.
6. Tersedianya sarana dan prasarana kerja itu yang menyatakan bahwa ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai adalah faktor penting untuk mendukung pelaksanaan rencana
7. Pelaksanaan yang efektif dan efisien itu merujuk pada perlunya pelaksanaan kebijakan atau program secara efektif dan efisien, sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan

8. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik yaitu menyoroti pentingnya sistem pengawasan dan pengendalian yang tidak hanya bersifat penegakan aturan, tetapi juga mendidik untuk perbaikan dan peningkatan berkelanjutan.<sup>21</sup>

Mengukur efektivitas merupakan hal yang penting dan kompleks karena tergantung pada sudut pandang individu yang dapat menginterpretasikannya. Dalam konteks produktivitas, efektivitas terkait dengan hubungan antara input dan output serta kualitas dan kuantitas. Efektivitas diukur melalui pencapaian tujuan suatu organisasi, dan keberhasilan mencapai tujuan tersebut menandakan keberlangsungan yang efektif. Fokus pengukuran efektivitas tidak sebatas pada biaya yang dikeluarkan, melainkan pada kesesuaian program atau kegiatan dengan tujuan yang ditetapkan. Tingkat efektivitas juga mencerminkan kemampuan pemerintah daerah dalam mewujudkan rencana program dengan mempertimbangkan variabel input, output, dan proses yang terlibat. Adapun pengukuran rasio efektivitas menurut kriteria dari badan penelitian dan pengembangan (litbang) Departemen kementerian dalam negeri Republik Indonesia tahun 1991 sebagai berikut:

1. Rasio efektivitas < 40 persen adalah sangat tidak efektif.
2. Rasio efektivitas antara 40-59,99 persen adalah tidak efektif.
3. Rasio efektivitas antara 60-79,99 persen adalah cukup efektif.

---

<sup>21</sup> Ivano Ratio Ideal, "Efektivitas Kinerja PPID Pada Sekretariat DPRD Kota Padang Dalam Memberikan Keterbukaan Informasi Kepada Publik," *Journal of Multidisciplinary Research and Development* 1, no. 2 (2019): 218–26, <https://jurnal.ranahresearch.com/index.php/R2J/article/view/43>.

4. Rasio efektivitas > 80 persen adalah sangat efektif.<sup>22</sup>

Pengukuran efektivitas memiliki tiga pendekatan yang dapat digunakan sebagai berikut :

1. Pendekatan Sumber

Fokus utama pada evaluasi input atau sumber daya yang dimasukkan ke dalam organisasi yang mengutamakan keberhasilan organisasi dalam memperoleh sumber daya fisik maupun non-fisik yang sesuai dengan kebutuhan.

2. Pendekatan Proses

Menilai efektivitas pelaksanaan program melalui analisis kegiatan proses, interval, atau mekanisme organisasi, mengukur efektivitas dengan mempertimbangkan efisiensi, kondisi kesehatan organisasi, dan aspek-aspek seperti waktu dan biaya, prosedur pelayanan, koordinasi antara atasan dan bawahan, responsivitas pegawai, serta sarana prasarana.

3. Pendekatan Sasaran

Berfokus pada output dan keberhasilan organisasi dalam mencapai hasil (output) yang sesuai dengan rencana, mengukur efektivitas dengan menilai sejauh mana lembaga berhasil merealisasikan sasaran yang telah ditetapkan.

---

<sup>22</sup> Dhimas Pratika Yudha, "Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Batik Solo Trans Kota Surakarta," 2017, 1–11, Data kualitatif adalah data dari penjelasan kata verbal tidak dapat dianalisis dalam bentuk bilangan atau angka. Data kualitatif memberikan dan menunjukkan kualitas objek penelitian yang dilakukan (Siswandari, 2009).



Pendekatan ini memberikan kerangka kerja yang komprehensif untuk mengevaluasi efektivitas suatu organisasi, mulai dari perolehan sumber daya, pelaksanaan program, hingga pencapaian hasil yang diinginkan.<sup>23</sup>

Pernyataan dari Subagyo menawarkan pandangan tambahan tentang efektivitas, khususnya dalam konteks program pemerintah daerah. Definisi efektivitas yang menurut subagyo, dapat diukur melalui kesesuaian antara output (hasil yang dihasilkan) dengan tujuan yang telah ditetapkan. Ini mencerminkan kemampuan pemerintah daerah untuk mencapai program yang telah direncanakan. Kemudian menurut Subagyo tingkat efektivitas dan evaluasi terletak pada tingkat efektivitas suatu program dapat dievaluasi dengan mempertimbangkan variabel input (masukan), proses, dan output (keluaran). Ini menekankan bahwa penilaian efektivitas tidak hanya sebatas hasil akhir, tetapi juga melibatkan pemahaman tentang bagaimana program tersebut dirancang dan diimplementasikan.<sup>24</sup>

Pernyataan dari Makmur tentang faktor-faktor yang dapat diukur untuk menilai efektivitas suatu program atau kegiatan. Berikut adalah poin-poin yang disebutkan:

1. Ketepatan penentuan waktu yaitu waktu yang digunakan dengan tepat dianggap mempengaruhi tingkat efektivitas suatu program atau kegiatan

---

<sup>23</sup> Dimas Anugrah Dwi Saputra and Rezza Pamalis, "Analisis Efektivitas Terminal Adiwerna Di Kabupaten Tegal," *Gema Publica* 3, no. 2 (2018): 103, <https://doi.org/10.14710/gp.3.2.2018.103-110>.

<sup>24</sup> Wulandari and Sudiana, "Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita Sebagai Transportasi Publik Di Provinsi Bali," *E-Jurnal EP*, 7(11):2490-2517, no. Jurusan Ekonomi Pembangunan Unud Bali (2011): 2490–2517.



dalam mencapai tujuan. Pemahaman dan pengelolaan waktu yang baik dapat meningkatkan kinerja dan hasil.

2. Ketepatan perhitungan biaya yaitu penting untuk melakukan perhitungan biaya dengan tepat guna menghindari kekurangan dana atau anggaran selama pelaksanaan program. Keakuratan dalam merencanakan dan mengalokasikan sumber daya keuangan merupakan faktor penting.
3. Ketepatan dalam pengukuran yaitu penerapan standarisasi dalam menjalankan program dianggap penting. Standar yang ketat dan akurat digunakan sebagai ukuran untuk mencapai efektivitas.
4. Ketepatan dalam menentukan pilihan merupakan proses pengambilan keputusan yang akurat dianggap kunci untuk kesuksesan dan efektivitas. Menetapkan pilihan dengan bijaksana memerlukan proses yang cermat.
5. Ketepatan berpikir terkait kemampuan berpikir yang tepat dapat mempengaruhi efektivitas dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Pemikiran yang rasional dan tepat merupakan aset penting.
6. Ketepatan dalam melakukan perintah berhubungan pada kepemimpinan yang jelas dan perintah yang mudah dipahami dianggap esensial. Kesalahpahaman dalam pelaksanaan perintah dapat mengakibatkan kegagalan dan ketidakefektifan.
7. Ketepatan dalam menetapkan tujuan terkait penetapan tujuan yang tepat dianggap mendukung efektivitas pelaksanaan kegiatan. Tujuan yang jelas memberikan arah yang diperlukan.

8. Ketepatan sasaran yaitu menetapkan sasaran yang akurat dianggap sebagai faktor yang dapat menentukan keberhasilan aktivitas individu atau organisasi dalam mencapai tujuan.<sup>25</sup>

Hari Lubis dan Martani Huseini menjelaskan tiga pendekatan utama dalam pengukuran efektivitas organisasi. Berikut adalah penjelasan singkat tentang masing-masing pendekatan:

1. Pendekatan Sumber (Resource Approach) yang fokus mengukur efektivitas dari input atau sumber daya, secara rasional yang menekankan keberhasilan organisasi dalam memperoleh sumber daya, baik fisik maupun non-fisik, yang sesuai dengan kebutuhan organisasi.
2. Pendekatan Proses (Process Approach) yang berfokus melihat sejauh mana efektivitas pelaksanaan program dari semua kegiatan proses internal atau mekanisme organisasi, kemudian menganggap efektivitas sebagai efisiensi dan kondisi kesehatan dari suatu lembaga internal.
3. Pendekatan Sasaran (Goals Approach) yaitu memusatkan perhatian pada output, mengukur keberhasilan organisasi untuk mencapai hasil (output) yang sesuai dengan rencana, serta mencoba mengukur sejauh mana suatu lembaga berhasil merealisasikan sasaran yang hendak dicapai.

Penjelasan terkait pengukuran, rasio, faktor-faktor, serta pendekatan terkait konsep efektivitas yang telah dipaparkan oleh ahli diatas, maka pada penelitian ini

---

<sup>25</sup> Tumewu, Mantiri, and Lopian, "Efektivitas Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Tipe B Amurang Kabupaten Minahasa Selatan."

akan menjadikan penjelasan tersebut sebagai acuan yang akan dikaitkan dengan keadaan dan kondisi yang relevan di terminal tipe B Tapaktuan Kabupaten Aceh Selatan, dengan menggunakan keseluruhan pengukuran, rasio, faktor-faktor, serta pendekatan dalam melihat efektif atau tidaknya.

### 2.3 Konsep Pemanfaatan

Pemanfaatan, menurut KBBI, berasal dari kata "memanfaatkan" yang merujuk pada cara dan hasil penggunaan yang bermanfaat, tatacara, dan daya guna suatu hal. Dalam konteks ini, pemanfaatan mengacu pada penggunaan barang atau jasa sesuai dengan fungsi aslinya yang memiliki kegunaan. Konsep pemanfaatan mengacu pada cara-cara atau metode dalam menggunakan atau memanfaatkan sesuatu dengan cara yang bermanfaat atau berguna. Konsep ini dapat diterapkan dalam berbagai konteks, termasuk manajemen sumber daya, pengembangan teknologi, atau pemanfaatan hasil penelitian, kemudian, indikator pemanfaatan adalah ketika sesuatu dapat memberikan hasil dalam jangka waktu tertentu dan dampak yang bermanfaat yang dirasakan setelah output dihasilkan. Ini digunakan untuk mengukur apakah suatu inisiatif, baik fisik maupun non-fisik, berjalan dengan efektif atau tidak.

Menurut poerwadarminto, pemanfaatan diartikan sebagai suatu kegiatan, proses, cara, atau perbuatan yang menjadikan suatu yang ada menjadi bermanfaat. Pemanfaatan berasal dari kata dasar "manfaat," yang berarti faedah, dan mendapat imbuhan "pe-an" yang berarti proses atau perbuatan memanfaatkan. Dengan demikian, pemanfaatan dapat dianggap sebagai suatu proses atau cara perbuatan yang bertujuan untuk memberikan manfaat. Dalam konteks ini, pemanfaatan tidak

hanya mencakup eksploitasi atau penggunaan suatu sumber daya, tetapi juga menekankan pada transformasi atau perubahan yang membuat sesuatu menjadi bermanfaat. Oleh karena itu, pemanfaatan dapat melibatkan berbagai kegiatan atau langkah-langkah yang dilakukan untuk mengoptimalkan potensi dan nilai suatu hal guna mencapai tujuan yang diinginkan.<sup>26</sup>

#### **2.4 Konsep Manajemen Transportasi**

Transportasi adalah kunci dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dan mendukung kegiatan ekonomi. Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menyediakan layanan transportasi yang nyaman, aman, dan terjangkau. Komponen utama transportasi melibatkan muatan yang diangkut, kendaraan angkutan, dan infrastruktur jalan. Efektivitas transportasi diperlukan untuk mendukung mobilitas antara perkotaan dan wilayah, yang berdampak positif pada perekonomian daerah. Untuk mencapai hal ini, infrastruktur transportasi yang memadai, sistematis, dan efisien harus tersedia, dengan perhatian pada aspek input dan output untuk menghasilkan outcome yang diinginkan. Transportasi yang efektif adalah sistem yang memenuhi standar, aman, nyaman, ekonomis, dan memiliki kapasitas tinggi untuk mengangkut berbagai jenis barang dan jasa<sup>27</sup>

Teori Manajemen Transportasi adalah kerangka kerja yang sangat penting dalam mengelola sistem transportasi yang kompleks dan penting dalam kehidupan

---

<sup>26</sup> Almin, Farid Yusuf Nur Achmad, and Muh. Askal Basir, "Pemanfaatan Media Portal.Baubaukota.GO.ID Dalam Mewujudkan Smart City" 24, no. 1 (2023): 111–20.

<sup>27</sup> Dianah Rofifah, "Manajemen Transportasi Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Bukittinggi," *Paper Knowledge . Toward a Media History of Documents* 3195 (2020): 12–26, <http://scholar.unand.ac.id/36459/2/BAB I.pdf>.

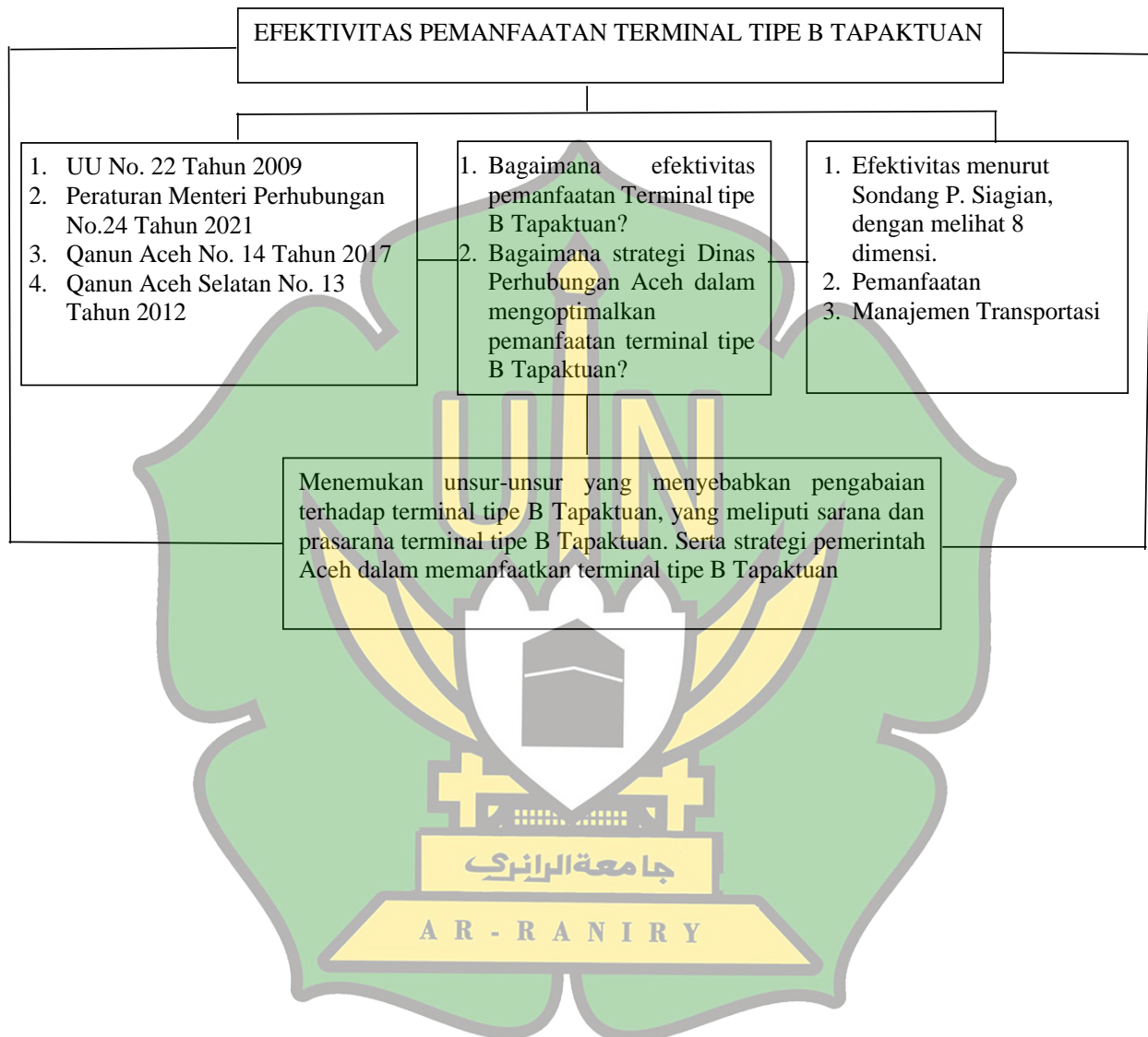
sehari-hari. Ini melibatkan sejumlah konsep dan prinsip yang mendalam dalam manajemen transportasi. Berikut adalah penjelasan lebih rinci tentang beberapa aspek teori manajemen transportasi. Teori Manajemen Transportasi membantu pemerintah, organisasi transportasi, dan pakar industri untuk merencanakan, mengelola, dan mengoptimalkan sistem transportasi untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, mendukung perekonomian, dan mengurangi dampak lingkungan, sambil memastikan keselamatan dan efisiensi dalam pergerakan manusia, barang, dan jasa.<sup>28</sup>



---

<sup>28</sup> Rahmi Sarafina, Bukhari Usman, and Yulfitri Adamy, “Analisis Manajemen Transportasi Pada Angkutan Mini Bus,” *Jurnal Humaniora : Jurnal Ilmu Sosial, Ekonomi Dan Hukum* 3, no. 1 (2019): 1–13, <https://doi.org/10.30601/humaniora.v3i1.236>.

## 2.5 Kerangka Pemikiran





## BAB III METODE PENELITIAN

### 3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang akan dilakukan adalah metode penelitian kualitatif dengan melakukan wawancara mendalam untuk memahami pandangan mereka tentang efektivitas pemanfaatan prasarana. Melakukan observasi langsung terhadap prasarana Terminal tipe B Tapaktuan. Pendekatan ini akan memunculkan rekomendasi dan perbaikan berbasis pemahaman mendalam terkait hasil penelitian kualitatif. Mengidentifikasi masalah dan peluang yang mungkin tidak terlihat dalam pendekatan kuantitatif, dan ini dapat membantu pemerintah atau pemangku kepentingan dalam meningkatkan efektivitas prasarana.

### 3.2 Fokus Penelitian

**Tabel 3.2.2**  
**Fokus Penelitian**

No	Dimensi	Indikator	Sumber
1	Efektifitas, pemanfaatan	a. Pengukuran efektivitas b. Rasio efektivitas c. Faktor-faktor efektivitas d. Pendekatan efektivitas	a. Data statistik dari operator transportasi publik atau pemerintah daerah b. hasil observasi lapangan
2	Faktor-faktor Penghambat atau Pendukung	a. Kajian lokasi b. Regulasi c. Kerjasama antar stakeholder	a. Observasi lapangan B. Kajian literasi C. Evaluasi kebijakan

*Sumber: Diolah Peneliti Pada Tahun 2023*

### 3.3 Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan dan dilaksanakan pada Kabupaten Aceh Selatan yang berada pada bagian barat-selatan yang menjadi jalur lintas Sumatera.

Berdasarkan hal tersebut penelitian di Kabupaten Aceh Selatan memiliki latar belakang yang jelas dan penting karena letak geografisnya yang strategis dan perannya dalam konektivitas regional. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan wawasan yang mendalam tentang efektivitas transportasi publik di wilayah ini, yang dapat digunakan untuk perbaikan dan pengembangan sistem transportasi yang lebih baik dan berkelanjutan.

### 3.4 Jenis dan Sumber data

Metode Penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif, Metode kualitatif deskriptif akan mendeskripsikan dan memahami fenomena efektivitas pemanfaatan prasarana transportasi publik secara lebih mendalam. Dalam konteks ini, peneliti dapat menggali informasi mendalam tentang penggunaan prasarana transportasi publik, persepsi masyarakat, dan faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitasnya melalui wawancara, observasi, dan analisis dokumen.

### 3.5 Informan Penelitian

Tabel. 3.5.3  
Informan

NO	INFORMAN	JUMLAH
1	Dinas Perhubungan Aceh	1 Orang
2	Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan	1 Orang
3	Armada Angkutan pribadi	2 Orang
4	Organisasi Angkutan Darat (Organda)	1 Orang
5	Armada Angkutan Umum	2 Orang
6	Pengelola Terminal	1 Orang

7	Perusahaan Penyedia layanan angkutan	1 Orang
8	Masyarakat Pengguna layanan	9 Orang
	<b>JUMLAH</b>	17 Orang

*Sumber: Diolah peneliti pada tahun 2023*

### **3.6 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang akan dilakukan dalam wawancara secara langsung dengan berbagai pihak, yakni Dinas Perhubungan Aceh, Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan, armada angkutan pribadi, armada angkutan umum, pengelola terminal, perusahaan penyedia layanan angkutan, serta masyarakat pengguna layanan. Observasi Lapangan/langsung melihat kondisi dari terminal Tapaktuan baik itu fasilitas, administrasi, maupun sarana dan prasarananya. Analisis Dokumen seperti data kendaraan yang keluar masuk terminal setiap tahun, data penumpang, serta naskah kelayakan dan pra kelayakan yang dilihat sebagai data pendukung dalam penelitian.

### **3.7 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data**

Keabsahan data akan dilakukan dengan melakukan analisis kritis terhadap data yang diperoleh serta menggunakan Triangulasi yang bisa menjawab pertanyaan terhadap efektivitas dengan menggunakan triangulasi, peneliti dapat mencapai tingkat kepercayaan yang lebih tinggi terhadap apa yang ditemukan dan menghasilkan penilaian yang lebih komprehensif tentang efektivitas suatu fenomena atau intervensi. Metode ini memungkinkan peneliti untuk mengatasi potensi bias atau ketidakpastian yang mungkin terjadi dalam

penelitian dan memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang topik yang diteliti.



## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Hasil Penelitian**

##### **4.1.1 Deskripsi Terminal Tipe B Tapaktuan Aceh Selatan**

Pada tahun 2019 Tapaktuan dengan penduduk sebanyak 23.100 jiwa, menjadi kecamatan terbanyak penduduknya dari 18 kecamatan di Kabupaten Aceh Selatan.<sup>29</sup> Tapaktuan menjadi pusat pemerintahan serta pusat aktivitas dari Kabupaten Aceh Selatan yang menjadi alasan terkuat untuk dipilih lokasinya oleh pemerintah Kabupaten Aceh Selatan untuk didirikan terminal tipe B. Lokasi yang strategis dimana pasar tradisional, rumah sakit umum, serta dekat dengan aktivitas pemerintah kabupaten yang menunjang keberlangsungan kegiatan Masyarakat untuk mengakses fasilitas umum yang diberikan pemerintah.

Terminal tipe B Tapaktuan, sejak berdirinya pada tahun 1991-1992 dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan sampai pada tahun 2022. Berdasarkan peraturan dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan Pada pasal 8 yang bahwa simpul dari terminal penumpang itu Menteri untuk terminal penumpang tipe A, gubernur untuk Terminal Penumpang tipe B dan bupati/walikota untuk Terminal Penumpang

---

<sup>29</sup> “Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Dan Sex Ratio Di Kabupaten Aceh Selatan,” Badan Pusat Statistik Kabupaten Aceh Selatan, 2019, <https://acehselatankab.bps.go.id/statictable/2015/07/01/17/jumlah-penduduk-menurut-jenis-kelamin-dan-sex-ratio-di-kabupaten-aceh-selatan-tahun-2017-.html>.



tipe C. Kondisi dari terminal tipe B Tapaktuan juga merujuk pada peraturan menteri tersebut, yang dimana pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan mengajukan wewenang pengoperasional terminal Tipe B Tapaktuan dikelola oleh pihak dinas perhubungan Aceh pada tahun 2023.

#### **4.1.2 Tugas Pokok Terminal Tipe B**

UPTD Penyelenggaraan Terminal Tipe B mempunyai tugas melaksanakan tugas-tugas teknis operasional dalam melaksanakan pengelolaan terminal penumpang angkutan jalan.

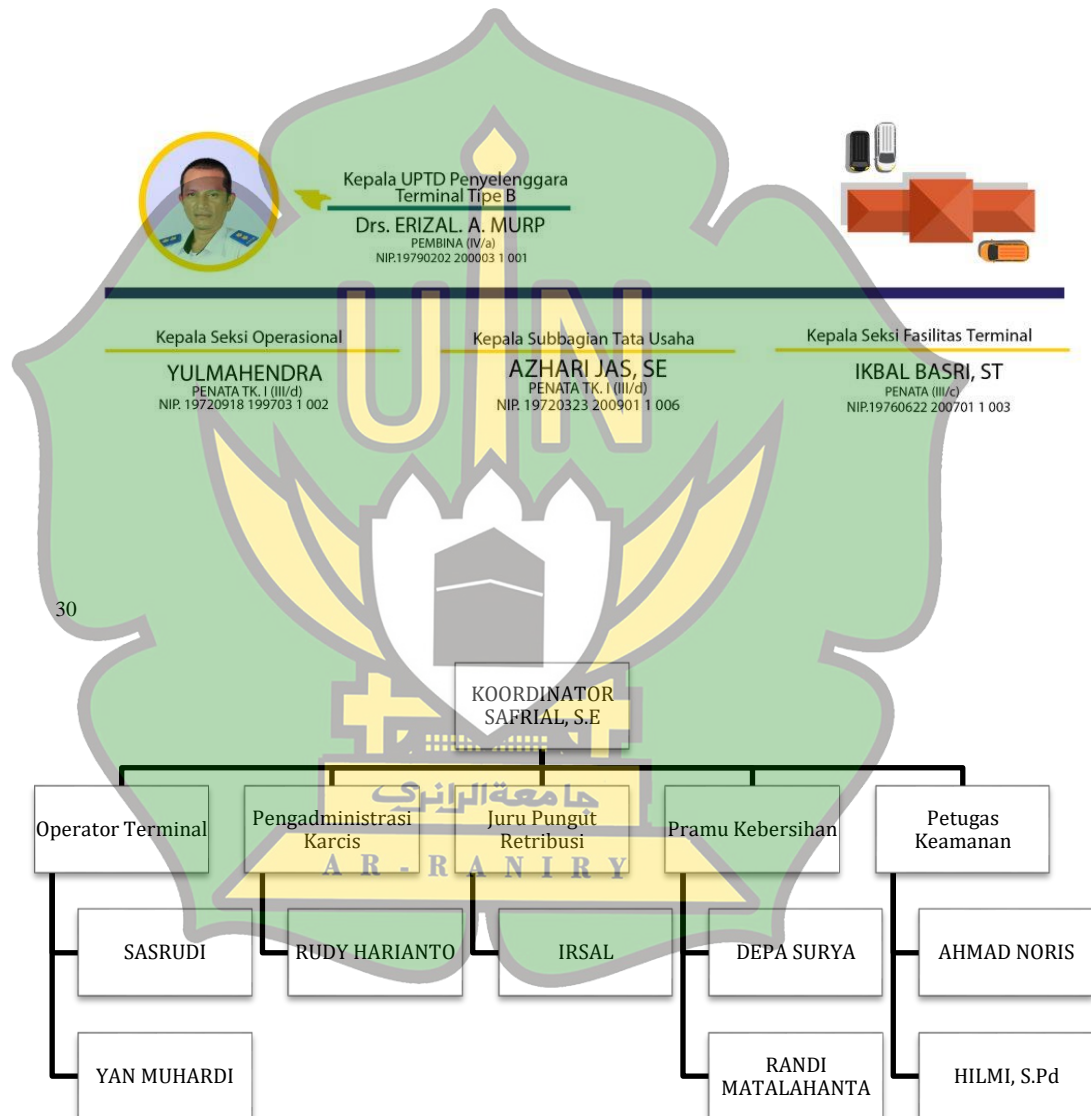
#### **4.1.3 Fungsi Terminal Tipe B**

UPTD Penyelenggara terminal memiliki beberapa fungsi sebagai berikut :

1. Pelaksanaan operasional pelayanan keluar-masuk kendaraan antarkota antarprovinsi dan antarkota dalam provinsi
2. Pelaksanaan pelayanan angkutan orang di dalam terminal
3. Pelaksanaan pemeliharaan sarana dan prasarana terminal
4. Pelaksanaan operasional tugas-tugas teknis dalam pelayanan keselamatan, kehandalan, kenyamanan, keterjangkauan dan kesetaraan pada terminal Tipe B di wilayah Aceh
5. Pelaksanaan pelayanan administrasi ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

#### 4.1.4 Struktur Organisasi Terminal Tipe B Tapaktuan

Struktur organisasi dari Terminal tipe B Tapaktuan itu langsung berada di garis koordinator dari Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) terminal tipe B dinas perhubungan Aceh.



31

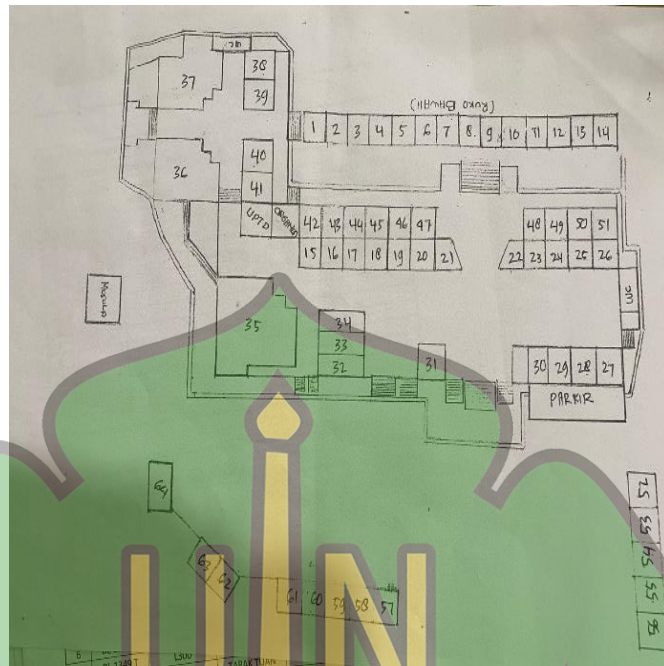
<sup>30</sup> Dinas Perhubungan Aceh, "Struktur Organisasi UPTD Penyelenggara Terminal Tipe B Dinas Perhubungan Aceh," 2024, <https://dishub.acehprov.go.id/uptd-terminal/>.

<sup>31</sup> Dinas Perhubungan Aceh, "Struktur Organisasi Koordinasi Terminal Tipe B Tapaktuan Aceh Selatan," 2024.

#### 4.1.5 Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan

Terminal merupakan fasilitas yang disediakan pemerintah untuk menunjang layanan transportasi umum. Terminal menjadi fasilitas umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum. Terminal ini berfungsi sebagai tempat penjemputan dan penurunan penumpang dan barang dari kendaraan, baik kendaraan umum maupun pribadi. Selain itu, terminal juga berperan dalam memfasilitasi perpindahan moda transportasi. Dengan demikian, terminal menjadi pusat penting dalam sistem transportasi untuk memperlancar mobilitas orang dan barang.

Terminal tipe B Tapaktuan merupakan salah satu terminal yang memiliki 64 ruang yang dapat dipergunakan dalam bentuk sewa untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) bagi pengelola terminal. Ruangan dalam berbentuk ruko semi permanen yang disewakan ini pada dasarnya untuk dipakai oleh pihak Perusahaan angkutan (loket), serta Masyarakat umum Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) bertujuan untuk menunjang kebutuhan, seperti penumpang yang singgah di terminal. Pada saat penelitian ini dilakukan, peneliti mendapati 60 persen dari kondisi ruko yang tidak terurus.



**Gambar 4.2.1.1 Denah Ruko Terminal**  
*Sumber: Dokumentasi Lapangan oleh peneliti, 2024*

Fasilitas dari ruko semi permanen yang disediakan oleh pihak terminal, terlihat kosong tanpa penghuni, dimana kondisi ruko yang tidak terurus serta sepi dari para armada dan penumpang yang singgah diterminal seperti yang ditunjukkan oleh gambar sebagai berikut:



**Gambar 4.2.1.2 Kondisi Ruko Terminal**  
*Sumber: Dokumentasi Lapangan oleh peneliti, 2024*

Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti dengan koordinator dari terminal tipe B Tapaktuan Safrial S.E sebagai berikut:



*“Ruko milik terminal yang tidak terpakai dijadikan oleh Masyarakat setempat yang berKTP asli sebagai tempat tinggal/hunian sementara yang tidak kita pungut biaya sewanya, namun untuk keamanan, serta sampah limbah dapur juga menjadi tanggungan kita”<sup>32</sup>*

Kondisi fisik terminal yang memerlukan perbaikan rekonstruksi prasarana terutama yang berkontak langsung dengan Masyarakat seperti toilet, tempat ibadah, tempat peristirahatan serta ruang tunggu yang nyaman. Fasilitas prasarana yang ada sudah mulai usang sejak didirikan terminal pada tahun 1991-1992 hingga saat ini hanya ada petugas kebersihan yang merawat fasilitas terminal. Fasilitas prasarana menjadi penilaian utama bagi masyarakat, maka dari itu kenyamanan yang berasal dari terpenuhi kebutuhan Masyarakat menjadi poin penting dalam melakukan pembenahan terhadap terminal. Kenyamanan itu akan berdampak pada ketertarikan masyarakat menggunakan fasilitas terminal.



**Gambar 4.2.1.3 Kondisi Fasilitas Terminal**  
*Sumber: Dokumentasi Lapangan oleh peneliti, 2024*

---

<sup>32</sup> “Wawancara Dengan Koordinator Terminal Tipe B Tapaktuan 20 Februari 2024,” n.d.



Salah satu masyarakat dengan inisial (SS) ketika diwawancarai oleh peneliti terkait fasilitas terminal:

*“Saya singgah di terminal tipe B Tapaktuan itu hampir 5 kali dalam setahun, itu dikarenakan saya pesantren di Labuhan Haji Barat. Jadi setiap saya ke terminal itu keluhannya tetap sama yaitu tempat untuk menunggu kendaraan hanya ada kursi di tempat loket”<sup>33</sup>*

Wawancara peneliti dengan Masyarakat (SH) yang melakukan perjalanan namun tidak menggunakan fasilitas terminal sebagai berikut :

*“Saya selaku asli penduduk Aceh Selatan termasuk tidak pernah menggunakan terminal tipe B Tapaktuan. Alasannya itu tidak ada kesempatan atau peluang untuk menggunakannya, mulai dari menggunakan kendaraan pribadi, ataupun memang armada angkutan umum tidak singgah di terminal.”*

Perusahaan angkutan yang berada di terminal Tapaktuan itu harus memenuhi 4 syarat untuk dapat memasuki terminal yaitu izin Perusahaan, izin trayek, data kendaraan/profil, serta permohonan. Perusahaan di terminal tipe Tapaktuan berjumlah 8 perusahaan serta jumlah kendaraan yang berizin trayek yaitu sebagai berikut:

**Tabel 4.1.5.4**  
**Nama Perusahaan**

No	Nama Perusahaan R Y	Jumlah Kendaraan Izin Trayek
1	PT. Mandala Putra	4 kendaraan
2	PT. Maulana Jaya Indah	7 kendaraan
3	PT. Aceh Ponna Jaya	5 kendaraan
4	PT. Bahtera Atakana,	4 kendaraan
5	PT. TKBM	17 kendaraan
6	PT. Anugrah Jaya	7 kendaraan
7	PT. Hasbela	6 kendaraan
8	PT. Flamboyan	2 kendaraan

<sup>33</sup> “Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Kendaraan Plat Hitam Tapaktuan 28 Februari 2024,” n.d.

*Sumber: Data diperoleh dari UPTD terminal tipe B Tapaktuan tahun 2023*

Jumlah Perusahaan akan mempengaruhi jumlah kendaraan serta jumlah kendaraan akan mempengaruhi jumlah penumpang. Hubungan ini terbukti saat terminal tipe B Tapaktuan di bawah wewenang Dinas Perhubungan Aceh bertambah 4 perusahaan yang masuk ke terminal. Jumlah penumpang juga bertambah dari awalnya 1.202 orang yang masuk, 1.217 orang yang keluar pada tahun 2022, bertambah pada pertengahan tahun 2023 itu 32.423 orang yang masuk dan 30.819 yang keluar. Hal ini akan diuraikan lebih lanjut.

Jumlah kendaraan di atas dapat mengangkut penumpang yang akan diuraikan dalam tabel sebagai berikut:

**Tabel 4.1.5.5**  
**Jumlah Penumpang**

NO	TAHUN	JUMLAH PENUMPANG	
		MASUK	KELUAR
1	2019	85.860	20.750
2	2020	17.103	18.602
3	2021	18.107	5.375
4	2022	1.202	1.217
5	2023	32.423	30.819

*Sumber: Data diperoleh dari UPTD terminal tipe B Tapaktuan tahun 2023*

Data yang diperoleh oleh peneliti dimulai dari tahun 2019-2023 untuk menjadi tolak ukur efektifitas terminal tipe B Tapaktuan yang dilihat dari segi jumlah penumpang yang naik-turun di terminal. Tahun 2020 menjadi tahun dimana penurunan penumpang yang disebabkan oleh covid-19 orang yang masuk itu sebanyak 17.103 sedangkan yang keluar itu 18.602 orang, dibandingkan dengan

tahun 2019 sebanyak 85.860 orang yang masuk dan 20.750 orang yang keluar dari terminal. Hal ini juga sama halnya yang terjadi pada tahun 2021 penurunan penumpang keluar hingga sampai 5.375 orang dan 18.107 orang yang masuk. Namun pada tahun 2022 yang dimana masa peralihan sesudah covid-19 penumpang menurun dimana ini membuktikan bahwa terminal tidak dapat mendatangkan kembali penumpang yang masuk di terminal yang dimana hanya 1.202 orang yang masuk dan 1.217 orang yang keluar dari terminal. Pada masa terminal diambil alih oleh dinas perhubungan Aceh, terjadi penambahan penumpang yang dimana 32.423 orang yang masuk dan 30.819 orang keluar dari terminal.<sup>34</sup>

#### **4.1.6 Faktor Penghambat Efektivitas Pemanfaatan terminal Tipe**

##### **Tapaktuan**

Kabupaten Aceh Selatan memiliki 4 terminal dengan 3 terminal tipe C dan 1 terminal tipe B. Terminal tipe B Tapaktuan yang merupakan terminal di Aceh Selatan yang berada di tengah-tengah pusat pemerintahan yang dimana dapat membantu mobilitas penduduk Tapaktuan dan daerah Kabupaten secara keseluruhan. Pada pengoperasiannya selama 32 tahun, terminal tipe B Tapaktuan memiliki beberapa faktor yang menjadi penghambat efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan yang akan di uraikan sebagai berikut:

---

<sup>34</sup> Data diperoleh dari dinas perhubungan Aceh Selatan

### a. Coronavirus (covid-19)

Pada tahun 2019 *coronavirus* (covid-19) menjadi alasan mengapa transportasi umum dan seluruh perangkatnya itu tidak bisa beroperasi seperti biasanya. Hal ini dapat dilihat dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19.<sup>35</sup> Semasa covid-19, pada Tahun 2022 penumpang terminal tipe B Tapaktuan itu mengalami penurunan jumlah penumpang yang masuk dan penumpang yang keluar.

Jumlah Kendaran serta Jumlah penumpang yang menurun di masa covid-19 ini dapat dibandingkan, dimana tahun 2019 jumlah penumpang yang masuk sebanyak 85.860 orang, sedangkan pada tahun 2020, di masa pandemi jumlah penumpang yang masuk turun drastis menjadi 17.103 orang. Sama halnya dengan penumpang yang keluar dari terminal itu berjumlah 20.750, sementara pada tahun 2020 jumlah penumpang yang keluar adalah 18.602.

Data yang ditunjukkan, covid-19 mempunyai pengaruh pada jumlah penumpang. Pembatasan penggunaan transportasi umum berdasarkan Peraturan yang dikeluarkan untuk menekan penyebaran covid-19. Pada tahun 2023 pasca covid-19 menunjukkan jumlah penumpang naik secara signifikan, yang membuktikan covid-19 itu mempunyai kontribusi terhadap naik-turunnya jumlah penumpang yang masuk dan keluar.

---

<sup>35</sup> Menteri Perhubungan, "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19." (2020).

Selama 32 tahun terminal beroperasi, dampak yang diberikan oleh covid-19 dinilai tidak banyak memberi sumbangsih terhadap pengaruh faktor penghambat efektivitas pemanfaatan terminal, namun berdasarkan data penumpang yang masuk dan penumpang yang keluar dari terminal itu diangkat oleh peneliti dari tahun 2019 sampai dengan 2023 yang dimana covid-19 sebagai salah satu penyumbang terhambatnya pemanfaatan terminal tipe Tapaktuan selama 3 tahun dari 2020, 2021, dan 2022 maka covid-19 menjadi faktor penghambat terhadap pemanfaatan terminal.

#### **b. Penggunaan Kendaraan Pribadi Sebagai Kendaraan Umum**

Penelitian mengidentifikasi penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan umum di luar terminal. Kendaraan angkutan pribadi yang dijadikan kendaraan umum oleh Masyarakat yang menjadikan efektivitas dari pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan belum optimal, dimana para armada dengan kendaraan plat hitam itu tidak dilayani di terminal. Walaupun demikian, para armada ini mengangkut penumpang di luar terminal yang mengancam fungsi pengawasan dari terminal itu sendiri tidak terlaksanakan dan mengurangi efektivitas sistem transportasi umum.



**Gambar 4.2.1.4**  
**Kendaraan Pribadi di Jadikan Kendraan Umum**



*Sumber: Dokumentasi Lapangan oleh peneliti, 2024*

Seperti wawancara peneliti dengan armada angkutan pribadi dengan inisial (SW) terkait alasan atau faktor menjadikan kendaraannya untuk angkutan umum sebagai berikut:

*“Faktor utama mengangkut sewa (penumpang) itu terkait keuangan, yang dimana kendaraan masih dalam status kredit, untuk mencari uang tambahan dengan cara keberangkatan rute ditentukan oleh tujuan penumpang, biasanya itu Medan, Banda Aceh, Meulaboh dan Lhoksemawe.”<sup>36</sup>*

Wawancara dengan Masyarakat dengan inisial (MA) yang mempunyai pengalaman naik kendaraan plat hitam sebagai berikut:

*“Saya menggunakan kendaraan plat hitam biasanya karena keperluan mendadak atau kendaraan di loket sudah penuh. Cara menghubungi untuk pemesanan serta perjanjian harga hanya menggunakan ponsel, akan tetapi seringkali pihak armada ini menentukan jumlah yang tinggi dari pada kendaraan plat kuning.”<sup>37</sup>*

### **c. Kebijakan Yang Dikeluarkan Oleh Dinas Perhubungan Aceh**

Selama terminal masih di bawah wewenang pihak Dinas perhubungan Kabupaten Aceh Selatan, dari tahun 1991-1992 sejak dibangun hingga tahun 2022, dalam masa pengoperasian mereka hanya melakukan teguran lisan pada armada dan kendaraan umum yang mengangkut penumpang, baik itu di dalam terminal maupun

---

<sup>36</sup> “Wawancara Dengan Armada Angkutan Pribadi 24 Februari 2024,” n.d.

<sup>37</sup> “Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Kendaraan Plat Hitam Tapaktuan 28 Februari 2024.”



luar terminal tanpa ada sanksi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Aceh Selatan kepada armada yang melanggar.

Operasional bagi kendaraan yang melanggar masih dibiarkan dengan alasan mempertimbangkan kondisi ekonomi masyarakat. Dimana pemakluman ini disadari oleh pihak dinas perhubungan kabupaten sebagai pelanggaran, namun kelonggaran ini diberikan agar masyarakat mempunyai waktu untuk menyesuaikan diri dengan regulasi yang dikeluarkan.

Seperti wawancara yang dilakukan dengan Pegawai Dinas Perhubungan Aceh Selatan Ernanda Syah Putra S.IP terkait kebijakan yang dilakukan terhadap pelanggar ketentuan terminal sebagai berikut:

*“Pihak pegawai terminal dan Dinas Perhubungan Aceh Selatan telah melakukan teguran lisan terhadap armada yang mengangkut penumpang di luar terminal. Namun melihat kondisi masyarakat yang belum bisa beradaptasi sementara tidak dilakukan sanksi penilangan dan lain-lain.”<sup>38</sup>*

#### **d. Waktu Tunggu Kendaraan**

Keluhan dari Masyarakat yang mengatakan bahwa menunggu kendaraan yang masuk terminal itu memakan waktu yang lama, namun jika menunggu di jalan raya prosesnya akan lebih cepat. Hal ini didukung oleh ketersediaan fasilitas penunjang seperti tempat duduk yang minim, kurangnya pencahayaan pada malam hari dapat mengganggu waktu tunggu di dalam terminal.

---

<sup>38</sup> “Wawancara Dengan Pegawai Dinas Perhubungan Aceh Selatan 15 Februari 2024,” n.d.

Wawancara yang dilakukan peneliti dengan Masyarakat dengan inisial (FP) terkait waktu tunggu di terminal sebagai berikut:

*“Bagi saya lebih mudah dan fleksibel untuk menunggu kendaraan di jalan raya karena dapat memilih kendaraan yang lewat sesuai keinginan dan tidak terikat dengan jadwal keberangkatan yang sudah ditentukan di dalam terminal yang berdampak pada waktu tunggu yang lebih lama.”<sup>39</sup>*

Waktu tunggu kendaraan ini mempunyai persamaan persepsi antara masyarakat sebagai pengguna transportasi dengan armada angkutan umum. Dimana para armada enggan memasuki terminal dikarenakan tidak ada kepastian penumpang yang akan menaiki kendaraannya.

Seperti Wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan armada angkutan umum berinisial (DL) dengan rute antar kota (AK) dan angkutan desa (ADES) sebagai berikut:

*“Memasuki terminal itu biasanya dilakukan oleh para armada angkutan umum ketika penumpang dalam kendaraan belum memenuhi kuota. Namun, seringkali memasuki terminalpun belum dapat dipastikan mendapat penumpang yang ingin berangkat dari terminal, meski ditunggu dalam waktu yang lama penumpang sering kali tidak bertambah. Hal ini menjadi alasan para armada enggan masuk ke dalam terminal.”<sup>40</sup>*

#### **e. Layanan Door To Door**

Layanan jemputan dari pintu rumah dan di turunkan juga di depan pintu rumah atau dengan istilah layanan *door to door* ini diberikan oleh pihak armada

---

<sup>39</sup> “Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Kendaraan Plat Hitam Tapaktuan 28 Februari 2024.”

<sup>40</sup> “Wawancara Dengan Armada Angkutan Umum 7 April 2024,” n.d.

kepada penumpang untuk mempersingkat waktu perjalanan dan mempermudah penumpang untuk meningkatkan pelayanan. Hal ini memberi dampak di kedua sisi baik itu dari armada maupun masyarakat sebagai pengguna layanan.

Jarak antara akses perkotaan dengan terminal tipe B Tapaktuan tergolong jauh yang memerlukan kendaraan lain untuk perpindahan lokasi menjadi alasan utama masyarakat enggan memasuki terminal. Layanan door to door ini sangat berperan sebagai penyumbang faktor terbesar masyarakat untuk tidak menggunakan fasilitas terminal. Para armada juga meraup untung yang dimana kesenangan penumpang mendapati layanan tersebut berpengaruh terhadap penumpang tetap bagi kendaraannya dengan cara menghubungi armada secara pribadi tanpa melalui pihak perantara (Perusahaan kendaraan).

Wawancara yang dilakukan peneliti dengan Masyarakat terkait perspektifnya terhadap terminal tipe B Tapaktuan

*“Rute perjalanan saya adalah dari Trumon Tengah ke Labuhan Haji Timur, perjalanan yang saya lakukan dari tahun 2000 an hanya terhitung jari yang dimana armada menggunakan fasilitas terminal. Layanan door to door menjadi salah satu penyebab tidak lagi singgah di terminal, dimana saya menghubungi langsung secara pribadi armadanya dan akan dijemput dirumah sendiri.”<sup>41</sup>*

Wawancara yang dilakukan peneliti dengan Masyarakat dengan inisial (SR) terkait pengalaman menggunakan fasilitas terminal sebagai berikut:

*“Perjalanan dalam atau luar kabupaten itu sering saya lalui seperti perjalanan dari Trumon ke Labuhanhaji, Trumon ke Blangpidie dan hanya beberapa kali mobil yang saya tumpangi singgah di terminal. Biasanya mobil singgah itu dengan alasan masih mencari*

---

<sup>41</sup> “Wawancara Dengan Masyarakat 14 April 2024,” n.d.

*penumpang, namun jika kendaraan penuh dengan penumpang, mobil tidak lagi singgah di terminal”<sup>42</sup>*

#### **f. Jadwal Keberangkatan Kendaraan**

Keberangkatan kendaraan AKDP yang biasanya pada malam hari, maka tidak memungkinkan akan singgah ke terminal lagi dikarenakan pegawai sudah tidak dalam masa kerja. Akan tetapi pihak Armada akan melapor padan Loret terlebih dahulu maka setelah itu ketika sudah dalam masa pendataan akan dilaporkan kepada pihak pegawai terminal untuk terselenggaranya fungsi pengawasan dalam pendataan jumlah kendaraan, penumpang yang masuk dan keluar.

Wawancara dengan pihak Perusahaan/loket PT. Hasbela, Bapak Kurnia, terkait sistem keberangkatan serta sistem pendataan penumpang sebagai berikut:

*“Pemesanan tiket melalui via telepon tidak mengalihkan fungsi terminal, dikarenakan tiket akan tetap di buat oleh pihak loket dan kemudian dikonfirmasi oleh armada kepada penumpang. Fasilitas yang diberikan berupa air mineral, jumputan door to door itu biasanya diberikan dalam terminal. Jika tidak singgah di terminal karena keberangkatan biasanya pada malam hari, maka armada akan melaporkan ke pihak loket untuk di konfirmasi, dan pada hari kerja pihak pegawai terminal akan ke loket untuk di konfirmasi jumlah penumpang yang berangkat dan masuk”<sup>43</sup>*

Jadwal keberangkatan bagi kendaraan itu berbeda menurut jadwal yang tertera dalam izin trayek, dimana kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) itu pada malam hari atau menyesuaikan dengan

---

<sup>42</sup> “Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Kendaraan Plat Hitam Tapaktuan 28 Februari 2024.”

<sup>43</sup> “Wawancara Dengan Pihak Perusahaan Angkutan Umum 15 Februari 2024,” n.d.

jadwal dengan perusahaan, angkutan kota (AK)jadwal keberangkatannya itu dari pagi sampai dengan sore hari , dan angkutan pedesaan (ADES) itu dalam hitungan jam berdasarkan jarak tujuan.

#### **g. Tempat Peristirahatan**

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, mengatakan pada Pasal 32 poin b bahwa terminal tipe B itu merupakan tempat persinggahan trayek perkotaan. Keterangan dari Peraturan Menteri Perhubungan tersebut memperlihatkan bahwa tempat persinggahan bagi kendaraan umum dalam trayek itu di terminal. Namun pada kenyataannya, kendaraan umum itu menjadikan rumah makan, tempat ibadah, dan stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU) sebagai tempat peristirahatan. Tempat peristirahatan para armada diluar terminal mengakibatkan tidak berjalannya fungsi terminal berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, tersebut. Hal ini memberi dampak berkurangnya jumlah kendaraan yang melakukan aktivitas didalam terminal. Seperti gambar dibawah yang akan menunjukkan kendaraan yang berhenti di rumah makan dan tempat ibadah yang dekat dengan jalan raya yang mempermudah serta menghemat waktu pemberhentian.





**Gambar 4.2.1.5 Peristirahatan Diluar Terminal**  
*Sumber: Dokumentasi Lapangan oleh peneliti, 2024*

#### **4.2.1 Strategi Dinas perhubungan Aceh Dalam Meningkatkan Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan**

Dinas Perhubungan Aceh menjadi pemegang wewenang dari terminal tipe B Tapaktuan sejak tahun 2023. Hal yang pertama dilakukan adalah melakukan kunjungan kerja oleh Kepala Dinas untuk melakukan peninjauan terhadap operasional pelayanan pengguna jasa serta kondisi terminal tipe B di Tapaktuan. Kunjungan tersebut bertujuan untuk mengevaluasi secara menyeluruh kinerja layanan kepada pengguna dan memeriksa kondisi infrastruktur terminal.<sup>44</sup> Dari kunjungan tersebut maka kebijakan yang dilakukan oleh dinas perhubungan Aceh selaku pemegang wewenang terhadap perawatan terminal baik itu sarana maupun prasarananya itu memulihkan keadaan terminal ke kondisi semula.

---

<sup>44</sup> “Kadishub Aceh Tinjau Pelayanan Terminal Tapaktuan,” Dishub Aceh, 2023, <https://dishub.acehprov.go.id/kadishub-aceh-tinjau-pelayanan-terminal-tapaktuan/>.



Wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan kepala UPTD penyelenggara terminal tipe B Drs. Erizal A. MURP sebagai berikut :

*“Hal yang pertama yang akan dilakukan adalah mengembalikan kondisi terminal ke kondisi semula, seperti contoh nilai awal terminal itu 60% turun ke 30% dikarenakan tidak dilakukan perawatan, maka untuk langkah awal kita akan mengembalikan ke kondisi 60% kembali”<sup>45</sup>*

Langkah pertama untuk melakukan perbaikan yakni itu terkait prasarananya seperti yang dikatakan oleh narasumber kepada peneliti, Kepala seksi Fasilitas Ikbal Basri S.T sebagai berikut:

*“Untuk masa anggaran tahun 2024 itu perencanaan yang dilakukan adalah perbaikan dan rekondisi fasilitas terminal berupa kantor, musholla, toilet, tempat parkir serta gedung terminal secara keseluruhan demi menunjang operasional terminal”<sup>46</sup>*

Wawancara yang dilakukan peneliti dengan pihak Dinas perhubungan Aceh Selatan Ernanda Syah Putra S.IP itu menghasilkan kebijakan serta langkah yang diambil sebagai berikut:

*“Dilakukan sosialisasi/berdialog Tentang penggunaan plat kuning untuk angkutan umum, serta akan dilakukan dua kali peringatan tegas terkait pelanggaran aturan terminal, jika tidak diindahkan maka akan diberikan sanksi dalam bentuk penindakan sanksi tilang yang dilakukan pada bulan April dan September”<sup>47</sup>*

Dari tiga narasumber yang menjelaskan terkait strategi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh selaku pemegang wewenang terhadap terminal tipe B Tapaktuan maka dapat disimpulkan memang terdapat masalah yang harus dibenahi oleh Dinas Perhubungan Aceh, Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan dan UPTD terminal.

---

<sup>45</sup> “Wawancara Dengan Kepala UPTD Terminal Tipe B Dinas Perhubungan Aceh 20 Februari 2024,” n.d.

<sup>46</sup> “Wawancara Dengan Kepala Seksi Fasilitas 26 Februari 2024,” n.d.

<sup>47</sup> “Wawancara Denan Pihak Dinas Perhubungan Aceh Selatan 15 Februari 2024,” n.d.

Organisasi Angkutan Darat (Organda) menjadi pihak stakeholders sebagai organisasi angkutan darat (Organda) yang merupakan satu-satunya wadah organisasi bagi para pengusaha angkutan jalan, Anda memiliki peran yang krusial dalam menjadi mitra strategis pemerintah untuk memulihkan dan membangkitkan kembali industri angkutan jalan. Kerjasama yang erat antara sektor swasta dan pemerintah akan menjadi kunci untuk mencapai tujuan tersebut.

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan pihak Dinas Perhubungan Aceh, kepala sub bagian tata usaha Azhari Jas, S.E mengatakan bahwa :

*Organda merupakan rekan bagi Dinas Perhubungan Aceh, yang berbentuk organisasi yang anggotanya terdiri dari para pengusaha angkutan darat, dengan tugas menentukan tarif dari harga tiket dan melakukan larangan beroperasi bagi kendaraan pribadi yang dijadikan kendaraan umum untuk beroperasi pada wilayah Aceh untuk mengontrol persaingan dengan kendaraan dengan izin trayek.”<sup>48</sup>*

Wawancara yang dilakukan peneliti dengan pihak Sekretaris Organda Daerah Aceh Dewan Pimpinan Daerah Organda (DPD Organda) Ermansyah, sebagai berikut:

*“mempunyai peran utama yaitu menjadi perantara antara masyarakat dengan pemerintah dengan memprioritaskan pelayanan sebaikmungkin. Penentuan terhadap tarif, pengecekan izin perusahaan, kondisi kendaraan, serta mengawasi kendaraan yang berplat hitam. Untuk meningkatkan efektivitas terminal, peningkatkan terhadap fasilitas terminal.”*

---

<sup>48</sup> “Wawancara Dengan Pihak Dinas Perhubungan Aceh, Kepala Sub Bagian Tata Usaha,” 2024.

## 4.2 Pembahasan

Pada bagian pembahasan ini, peneliti akan membahas terkait hal yang mendalam temuan peneliti selama dilapangan yang mendasari pada hasil penelitian, langkah-langkah perbaikan substansial dan pembahasan yang sesuai dengan teori dan konsep yang diambil.

### 4.2.1 Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan

Terminal tipe B Tapaktuan dengan letak geografis di tengah-tengah pusat pemerintahan Kabupaten Aceh Selatan, menjadikan terminal sebagai penopang kota Tapaktuan. Dampak dari Terminal yang dapat mendatangkan penumpang dan kendaraan yang diberikan itu terletak pada PAD dari parkir, tiket masuk, serta sewa bangunan yang menunjang pemenuhan fasilitas dari terminal itu sendiri. Penilaian terhadap efektif atau tidaknya pemanfaatan terminal Tapaktuan tersebut bergantung terhadap temuan peneliti dilapangan, dimana faktor penghambat efektivitas pemanfaatan terminal itu terdapat pada persoalan minat dan ketertarikan Masyarakat/penumpang untuk memasuki terminal.

Berdasarkan, teori yang diambil yaitu konsep efektivitas menurut Sondang P. Siagian yang mengarah pada 8 dimensi yaitu kejelasan tujuan, kejelasan strategi, proses analisis, perencanaan yang matang, penyusunan program, tersedianya sarana dan prasarana, pelaksanaan yang efektif dan efisien, dan sistem pengawasan dan pengendalian. Faktor penghambat efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan juga akan menjadi tolak ukur hasil dan pembahasan dalam penelitian ini.

### **a. Kejelasan Tujuan**

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang penyelenggaraan terminal penumpang angkutan jalan, menjadi pedoman penentuan tujuan terhadap pengoperasian terminal tipe B Tapaktuan. Terminal tipe B Tapaktuan memiliki tujuan dari pembangunannya yaitu sebagai terminal penumpang yang melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK), dan angkutan pedesaan (ADES) yang memiliki beberapa tujuan yang spesifik sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan sistem transportasi.

Tujuan selanjutnya, itu sebagai pusat penyelenggaraan layanan transportasi, meningkatkan aksesibilitas, peningkatan efisiensi transportasi, mendorong penggunaan transportasi umum, memfasilitasi pertumbuhan ekonomi lokal, peningkatan keselamatan dan keamanan. Tujuan dari terminal tipe B Tapaktuan ini tergolong pada kejelasan tujuan, dimana tujuan inilah yang akan menjadi penentuan kebijakan selanjutnya dan menjadi alasan Pembangunan terminal dilakukan.

### **b. Kejelasan Strategi**

Dinas perhubungan Aceh yang mengeluarkan strategi untuk membenahi terminal Tipe B Tapaktuan selama di bawah wewenang Dinas Perhubungan Aceh Selatan. Strategi yang dikeluarkan itu adalah mengembalikan kondisi terminal kepada kondisi semula, rekondisi prasarana fasilitas terminal, memperbaiki infrastruktur serta meningkatkan kualitas pelayanan. Hal ini

menggambarkan bahwa kondisi terminal tipe B Tapaktuan ini sangat membutuhkan perbaikan segera dengan harapan efektivitas pemanfaatan terminal dapat ditingkatkan dan masyarakat dapat menikmati layanan transportasi umum yang lebih baik. Strategi yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Aceh ini menjadi solusi dalam bentuk prasarana namun untuk menyelesaikan persoalan lainnya masih dalam tahap penyesuaian, maka dengan ini kejelasan dari strategi belum dikatakan efektif.

### c. Proses Analisis

Proses analisis mengarah pada analisis kajian kelayakan yang dimana setiap Pembangunan yang dilakukan pemerintah dengan uang negara, harus melalui tahapan kajian mendasar pada aspek lingkungan, aspek ekonomi, aspek sosial serta aspek finansial untuk menetapkan lokasi yang dipilih untuk dibangun fasilitas umum oleh pemerintah.<sup>49</sup> Analisis kajian kelayakan terminal terpadu terminal tipe B Tapaktuan itu diketahui keberadaanya oleh pihak dinas perhubungan Aceh Selatan selaku penyelenggara Pembangunan terminal, serta UPTD terminal juga tidak mendapati naskah kajian kelayakan tersebut. Hal ini menggambarkan bahwa kebijakan yang dikeluarkan selama ini tanpa adanya pedoman dasar untuk menentukan langkah yang diambil pemerintah.

---

<sup>49</sup> Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, “Pedoman Penyusunan Kajian Prasadu Kelayakan Proyek Jalan Dan Jembatan Dengan Skema Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Melalui Ketersediaan Layanan (KPBU-AP)” (2022).



Naskah kajian kelayakan, dapat melihat tantangan dan peluang bagi terminal tipe B Tapaktuan. Namun, karena tidak didapati, menjadikan terminal belum berfungsi sebagaimana tujuannya, mulai dari terdapatnya faktor-faktor yang menghambat pemanfaatan terminal dan belum adanya sanksi nyata bagi pelanggar kebijakan yang telah dikeluarkan.

#### **d. Perencanaan Yang Matang**

Jumlah penduduk Tapaktuan pada tahun 2019 itu berjumlah 23.100 jiwa, dimana jumlah penduduk Tapaktuan akan mempengaruhi keberlangsungan aktivitas di dalam terminal. Jumlah penduduk ini juga menjadi dasar perencanaan terkait langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan efektivitas pemanfaatan terminal tipe B tapaktuan. Berhubungan erat dengan naskah kajian kelayakan, yang dimana naskah tersebut tidak diketahui keberadaannya oleh pihak dinas perhubungan Aceh, dinas perhubungan Aceh Selatan serta UPTD terminal itu sendiri.

Evaluasi secara keseluruhan terhadap unsur-unsur yang berkaitan dengan terminal tipe B Tapaktuan merupakan solusi yang dapat ditawarkan dalam kondisi saat ini dimana naskah kajian kelayakannya tidak diketahui keberadaannya. Namun hal ini belum dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Aceh untuk menyusun perencanaan yang matang bagi menunjang efektivitas pemanfaatan terminal.

#### **e. Penyusunan Program**

Penyusunan program dilihat dari beberapa hal, yang pertama itu analisis kebutuhan masyarakat yang dimana angka kendaraan Aceh Selatan itu terus naik hingga sampai pada angka 85.882 kendaraan. Dibandingkan dengan bus sebagai kendaraan umum hanya 27 unit disediakan oleh pemerintah untuk menunjang kebutuhan Masyarakat. Kedua, anggaran yang tersedia juga mempengaruhi penyusunan program terminal, namun konfirmasi dari pihak UPTD terminal tipe B Aceh mengatakan keterbatasan anggaran yang di plot pada tahun 2024 untuk terminal tipe B Tapaktuan hanya sebatas rekonstruksi fasilitas yang sudah menurun kualitasnya, renovasi kantor serta fasilitas penunjang lainnya. Hal ini menggambarkan bahwa pemulihan kondisi terminal masih memakan waktu lama.

Penyusunan program pada Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrembang) dari kabupaten Aceh Selatan sama sekali tidak memuat terkait peningkatan efektivitas pemanfaatan terminal, namun memfokuskan pada program akselerasi pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan bagi Kabupaten Aceh Selatan dengan tidak melibatkan terminal sebagai aset yang akan membantu pencapaian program dalam musrembang tersebut.

#### **f. Sarana dan Prasarana**

Bangunan terminal yang menjadi prasarana membutuhkan renovasi di berbagai bagian seperti tempat ibadah, toilet, kantor serta ketersediaan

ruang tunggu yang minim menjadi tugas utama. Tidak tersedianya kebutuhan komersial penumpang yang singgah di terminal seperti warung makan, toko souvenir, Anjungan Tunai Mandiri (ATM), serta pemenuhan kebutuhan penumpang lainnya. Sarana terkait terbatasnya keterbukaan informasi berangkat atau turunya kendaraan atau hal-hal yang berhubungan dengan terminal sangat sulit untuk diakses, salah satunya website dinas perhubungan Aceh Selatan itu sendiri. Dampak yang diakibatkan adalah Masyarakat harus menunggu tanpa ada keterangan terkait kendaraan yang akan berangkat dan turun di terminal.

Fasilitas dalam terminal memiliki dampak yang sangat besar terhadap penilaian efektif atau tidaknya pemanfaatan terminal. Seperti dalam jurnal dengan judul Analisis Peminatan Stakeholder Terhadap Efektivitas Pemanfaatan Terminal Penumpang Di Kabupaten Pangkep (Studi Kasus Terminal Penumpang Pangkajene Kab. Pangkep) menjelaskan pengaruh kualitas dari fasilitas terminal terhadap efektifnya pemanfaatan terminal, dimana ketersediaan fasilitas, kualitas infrastruktur, kemudahan akses dan transportasi, kualitas layanan, kepatuhan terhadap standar keselamatan dan regulasi.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> H, Said, and Nurdin, "Analisis Peminatan Stakeholder Terhadap Efektivitas Pemanfaatan Terminal Penumpang Di Kabupaten Pangkep (Studi Kasus Terminal Penumpang Pangkajene Kab. Pangkep)."

## **g. Pelaksanaan Efektif dan Efisien**

Pengukuran terhadap efisiensi dilakukan untuk melihat bagaimana mewujudkan pelaksanaan efektif dan efisien dengan melihat unsur-unsur sebagai berikut:

### **1. Pengelolaan yang profesional**

Unsur pengelolaan ini terletak pada jumlah pegawai UPTD terminal tipe B Tapaktuan itu berjumlah 8 pegawai dengan 5 bidang. Hal ini berdampak pada kapasitas layanan yang diberikan, keterbatasan dalam pemantauan terkait pendataan kendaraan dan penumpang yang keluar-masuk terminal, proses pengumpulan data, analisis, evaluasi, dan pengambilan tindakan korektif untuk mengoptimalkan pelayanan menjadi terbatas.

### **2. Aksesibilitas**

Aksesibilitas dapat menjadi acuan analisis terhadap efektif dan efisien bagi terminal, dimana pada penelitian dengan judul Analisis Efektivitas Dan Efisiensi Pelayanan Angkutan Umum Pedesaan (Lyn) Rute Trayek Desa Metatu-Terminal Gubernur Suryo Kabupaten Gresik, mengatakan efektivitas melihat seberapa baik fasilitas yang ada di terminal tipe B Tapaktuan, dan efisiensi dilihat dari waktu yang dikorbankan.<sup>51</sup> Pada

---

<sup>51</sup> F M Rizki and A Susanti, "Analisis Efektivitas Dan Efisiensi Pelayanan Angkutan Umum Pedesaan (Lyn) Rute Trayek Desa Metatu-Terminal Gubernur Suryo Kabupaten Gresik," *Jurnal Media Publikasi Terapan ...* 1, no. 3 (2023): 249–61, <https://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/view/26400%0Ahttps://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/download/26400/10690>.

hal ini, terminal tipe B Tapaktuan belum memenuhi dari syarat aksesibilitas, dimana keluhan dan pendapat masyarakat menunjukkan fasilitas dan waktu tunggu yang lama menjadi faktor tidak efektif dan efisiensi terminal.

#### **h. Pengawasan dan Pengendalian**

Jumlah kendaraan plat hitam yang fungsinya dialihkan ke kendaraan plat kuning, menjadi salah satu penghambat terminal sebagai pengawasan dan pengendalian, yang dimana pendataan kendaraan masuk-keluar terminal tidak secara efektif berfungsi. Bukan hanya kendaraan pribadi dijadikan kendaraan umum, Armada angkutan umum serta masyarakat yang enggan mampir ke dalam terminal juga menyumbang fungsi pengawasan dan pengendalian terminal menurun.

Penjelasan terkait kondisi terminal berdasarkan konsep yang dipakai peneliti menggambarkan bahwa dari 8 dimensi pengukuran efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan ini, terbukti belum efektif, hal ini mengarah pada evaluasi secara menyeluruh dimana dari 8 dimensi yang menjadi tolak ukur analisis bagi peneliti, hanya 2 dimensi yang tergolong dapat dinilai mencapai tahap keberhasilan, namun 6 dimensi lainnya belum mencapai pada tingkat keberhasilan.

#### **4.2.2 Strategi Dinas Perhubungan Aceh Dalam Meningkatkan Efektivitas Pemanfaatan Terminal Tipe B Tapaktuan**

Terminal tipe B Tapaktuan dengan kondisi sarana dan prasarana yang memerlukan perbaikan secara menyeluruh, minat masyarakat untuk menggunakan



fasilitas terminal menurun, serta armada yang anggan memasuki terminal maka Strategi yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Aceh adalah :

#### **a. Rekontruksi Kembali Fasilitas Terminal**

Fasilitas prasarana dan infrastruktur terminal tipe B Tapaktuan dengan keadaan penurunan kualitasnya, dari keadaan 60% menjadi 30% dikarenakan tidak dilakukan perawatan terhadap fasilitas terminal selama operasionalnya 32 tahun. Wewenang Dinas Perhubungan Aceh dalam mengelola terminal tipe B Tapaktuan, itu berjalan di pertengahan tahun 2023, dimana kebijakan yang dilakukan adalah melakukan kunjungan kerja untuk mengetahui secara langsung kondisi terminal.

Hasil dari kunjungan kerja tersebut adalah fasilitas terminal memang perlu perbaikan secara menyeluruh baik itu dari kantor, ruang tunggu penumpang, kamar mandi, tempat ibadah, rumah makan dan fasilitas penunjang layanan lainnya. Untuk masa anggaran 2024, Dinas Perhubungan Aceh mengeluarkan kebijakan rekontruksi Kembali fasilitas terminal sebagai Langkah awal untuk melakukan perbaikan, dimana setelah plot anggarannya dinaikkan maka kebijakan strategis lainnya akan membarengi untuk mengembalikan kondisi awal terminal. Setelah kondisi terminal kembali pada nilai 60%, maka Tingkat kualitas fasilitasnya perlahan akan ditingkatkan demi memenuhi kebutuhan masyarakat.

#### **b. Sosialisasi Dan Penegakan Aturan**

Pembangunan terminal dilakukan pada tahun 1991-1992 atau selama 32 tahun, pihak Dinas Perhubungan Aceh Selatan selaku pemegang wewenang saat itu, belum pernah dilakukan tindakan bersifat tegas untuk memberikan efek jera

kepada Masyarakat untuk tidak melakukan tindakan yang menghambat pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan. Tindakan yang dimaksud adalah menjadikan kendaraan pribadi sebagai kendaraan umum, menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal, dan para armada yang enggan memasuki terminal untuk pelaporan masuk atau keluarnya kendaraan dalam kota sebagai fungsi pengawasan terminal.

Kebijakan yang telah direncanakan oleh pihak Dinas Perhubungan Aceh Selatan adalah teguran lisan untuk mengurangi pelanggaran, dan mengagendakan pemberlakuan sanksi tilang pada bulan April dan September. Namun selama bulan April, tidak ada tindakan yang diambil oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan. Maka dari itu, pihak Dinas Perhubungan Aceh sebagai pemegang wewenang mengeluarkan kebijakan teguran dalam bentuk surat peringatan kepada para pelanggaran sebagai bentuk sosialisasi dan melakukan rapat kerja dengan seluruh Stakeholder seperti Dinas Perhubungan Aceh, Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan, dan UPTD terminal sebagai penentuan langkah tindakan yang diambil.

Strategi yang dikeluarkan ini tidak dapat menjadi Solusi tepat dengan keadaan terminal terminal yang telah lama beroperasi, selama 32 tahun hanya bentuk sosialisasi dan rencana-rencana yang dikeluarkan, namun penindakan secara tegas untuk menimbulkan efek jera kepada para pelanggaran belum dilakukan.

Koordinasi antara Dinas Perhubungan Aceh, Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan, dan UPTD terminal dalam upaya perbaikan dan pengelolaan terminal. Kerjasama ini penting untuk memastikan strategi yang

diambil dapat dilaksanakan secara efektif. Dari pembahasan ini, dapat disimpulkan bahwa terdapat kesadaran akan masalah yang ada di Terminal Tipe B Tapaktuan dan upaya telah diambil oleh pihak terkait untuk memperbaiki kondisi terminal serta meningkatkan efektivitas pemanfaatannya. Namun, perlu pemantauan dan evaluasi terus-menerus untuk memastikan keberlanjutan dari upaya perbaikan yang dilakukan.

### **c. Melibatkan Stakeholders**

Sebagai mitra strategis pemerintah, Organda memiliki tanggung jawab penting dalam menetapkan tarif yang adil dan bersaing serta mengatur operasional kendaraan umum agar tidak merugikan masyarakat dan mengontrol persaingan dengan kendaraan pribadi yang dijadikan kendaraan umum. Dengan demikian, kerjasama yang erat antara sektor swasta yang diwakili oleh Organda dan pemerintah menjadi kunci untuk memulihkan dan membangkitkan kembali industri angkutan jalan di Aceh. Selain itu, Organda juga berperan sebagai perantara antara masyarakat dan pemerintah dengan memprioritaskan pelayanan yang optimal.

Upaya untuk meningkatkan efektivitas terminal juga menjadi fokus, dengan peningkatan fasilitas terminal sebagai salah satu langkah yang diambil untuk meningkatkan layanan kepada masyarakat dan memperbaiki infrastruktur angkutan jalan. Dengan demikian, Organda tidak hanya berperan sebagai regulator dalam industri angkutan darat, tetapi juga sebagai agen yang bertanggung jawab untuk meningkatkan kualitas layanan dan infrastruktur dalam mendukung mobilitas masyarakat.

Peran dan kontribusi organda sebagai pihak ketiga yang sangat membantu Dinas Perhubungan Aceh untuk menentukan kebijakan selanjutnya demi mengefektivkan pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terkait Efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan, maka terdapat beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Efektifitas pemanfaatan dari terminal menunjukkan ketidak efektif, hal ini didasari oleh 8 dimensi yang menjadi acuan menilai efektif/tidaknya terminal tipe B Tapaktuan. Faktor prasarana dan sarana yang tidak memadai dari terminal tipe B Tapaktuan yang memerlukan perbaikan secara menyeluruh pada prasarana terminal berupa: Gedung, kantor, tempat ibadah, toilet, ruang tunggu, ruko milik terminal, serta tidak tersedianya fasilitas penunjang lainnya
2. Strategi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Aceh Selatan adalah rekonstruksi kembali prasarana terminal, belum adanya kebijakan dalam bentuk tindakan tegas kepada armada, masyarakat serta pihak terkait yang ikut serta menyumbang belum efektif nya pemanfaatan terminal.

#### **5.2 Saran**

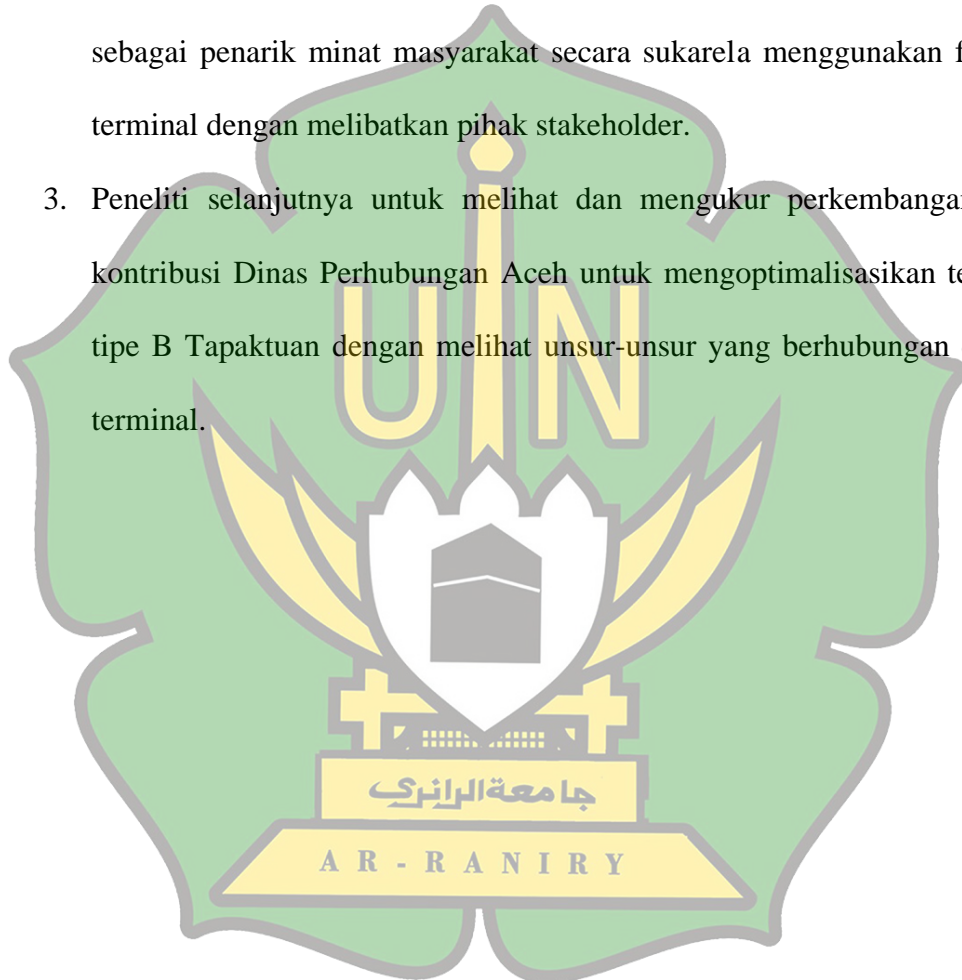
Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terkait Efektivitas pemanfaatan terminal tipe B Tapaktuan, maka terdapat beberapa saran yaitu sebagai berikut:

1. Dinas Perhubungan Aceh selaku pemegang wewenang untuk melakukan evaluasi secara menyeluruh terhadap terminal tipe B Tapaktuan agar regulasi



dan kebijakan yang dikeluarkan berdasarkan kebutuhan terminal dan masyarakat.

2. Dinas Perhubungan Aceh Selatan itu membantu mengoptimalkan terminal dengan cara menghadirkan keunggulan daya tarik budaya Aceh Selatan sebagai penarik minat masyarakat secara sukarela menggunakan fasilitas terminal dengan melibatkan pihak stakeholder.
3. Peneliti selanjutnya untuk melihat dan mengukur perkembangan serta kontribusi Dinas Perhubungan Aceh untuk mengoptimalisasikan terminal tipe B Tapaktuan dengan melihat unsur-unsur yang berhubungan dengan terminal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Aceh, Dinas Perhubungan. “Struktur Organisasi Koordinasi Terminal Tipe B Tapaktuan Aceh Selatan,” 2024.
- . “Struktur Organisasi UPTD Penyelenggara Terminal Tipe B Dinas Perhubungan Aceh,” 2024. <https://dishub.acehprov.go.id/uptd-terminal/>.
- Aceh, Pemerintah. “Qanun Aceh Nomor 14 Tahun 2017 Tentang Pengelolaan Barang Milik Aceh.” Vol. 5, 2017.
- Almin, Farid Yusuf Nur Achmad, and Muh. Askal Basir. “Pemanfaatan Media Portal.Baubaukota.GO.ID Dalam Mewujudkan Smart City” 24, no. 1 (2023): 111–20.
- Amalia Yunia Rahmawati. “Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 115 /Pmk.06/2020 Tentang Pemanfaatan Barang Milik Negara,” no. July (2020): 1–23.
- Azmi Nofal Farghani, Tonny Judiantono, and Dadan Mukhsin. “Evaluasi Efektivitas Terminal Penumpang Cileunyi.” *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 2023, 83–90. <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v3i1.2056>.
- Eko Wahyu Abryando., S.Pd., MT. “Evaluasi Kinerja Dan Kapasitas Teriminal Tipe B Padang Bojonegoro.” *Teknik Sipil Unigoro* 5, no. 2 (2020): 54–59.
- H, St Maryam, Lambang Basri Said, and Irfan Nurdin. “Analisis Peminatan Stakeholder Terhadap Efektivitas Pemanfaatan Terminal Penumpang Di Kabupaten Pangkep (Studi Kasus Terminal Penumpang Pangkajene Kab. Pangkep)” 4, no. 1 (2020): 121–28. <https://osf.io/6gx8a/download>.
- Ivano Ratio Ideal. “Efektivitas Kinerja PPID Pada Sekretariat DPRD Kota Padang Dalam Memberikan Keterbukaan Informasi Kepada Publik.” *Journal of*

*Multidisciplinary Research and Development* 1, no. 2 (2019): 218–26.  
<https://jurnal.ranahresearch.com/index.php/R2J/article/view/43>.

Iwan Irwansyah, Dwikora Harjo, and Farah Marshella Anthony Putri. “Analisis Efektivitas Pemungutan Retribusi Terminal Dalam Rangka Meningkatkan Retribusi Daerah Kota Bekasi.” *Formosa Journal of Computer and Information Science* 1, no. 1 (2022): 37–50.  
<https://doi.org/10.55927/fjcis.v1i1.449>.

“Jumlah Data Kendaraan Polda Aceh.” Electronic Registration Identification, 2024.  
<http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolres.php?kdpolda=1&oldanya=ACEH>.

“Jumlah Penduduk.” Badan Pusat Statistik Provinsi Aceh, 2022.  
<https://aceh.bps.go.id/indicator/12/55/1/jumlah-penduduk.html>.

“Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Dan Sex Ratio Di Kabupaten Aceh Selatan.” Badan Pusat Statistik Kabupaten Aceh Selatan, 2019.  
<https://acehselatankab.bps.go.id/statictable/2015/07/01/17/jumlah-penduduk-menurut-jenis-kelamin-dan-sex-ratio-di-kabupaten-aceh-selatan-tahun-2017-.html>.

“Kadishub Aceh Tinjau Pelayanan Terminal Tapaktuan.” Dishub Aceh, 2023.  
<https://dishub.acehprov.go.id/kadishub-aceh-tinjau-pelayanan-terminal-tapaktuan/>.

Nanda Vera Fauziani, Arini Dewi Lestari, dan Drs. Eko Sudriyanto. “Optimalisasi Terminal Tipe C Pasar Atas Di Kota Cimahi,” 2022, 10.

Perhubungan, Menteri. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020

Tentang Pengendalian Transportasi dalam rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19. (2020).

Pratama, Anggi, and Tonny Judiantono. "Optimalisasi Terminal Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Provinsi Riau." *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota* 1, no. 2 (2021): 115–29. <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v1i2.381>.

Purcahyono, Joko, M Mt Staf, Pengajar Program, Studi Perencanaan, and Wilayah Dan Kota -Ustj. "Studi Pemilihan Lokasi Dan Studi Kelayakan Untuk Pembangunan Terminal Penumpang Tipe 'B' Antar Kota Dalam Provinsi (Akdp) Kota Jayapura-Kabupaten Jayapura-Kabupaten Keerom." *Jurnal Arsitektur Dan Planologi* 1, no. 2 (2011).

"Qanun Kabupaten Aceh Selatan Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Restribusi Terminal." Indonesia, 2012.

Rakyat, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan. Pedoman penyusunan kajian prasudi kelayakan proyek jalan dan jembatan dengan skema kerjasama pemerintah dengan badan usaha melalui ketersediaan layanan (KPBU-AP) (2022).

Rizki, F M, and A Susanti. "Analisis Efektivitas Dan Efisiensi Pelayanan Angkutan Umum Pedesaan (Lyn) Rute Trayek Desa Metatu-Terminal Gubernur Suryo Kabupaten Gresik." *Jurnal Media Publikasi Terapan ...* 1, no. 3 (2023): 249–61.

<https://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/view/26400%0Ahttps://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/download/26400/10690>.

- Rudi, and Urfan. “Efektivitas Pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) Terminal Marisa Di Era New Normal.” *Borneo Engineering : Jurnal Teknik Sipil* 1, no. 1 (2022): 63–72. <https://doi.org/10.35334/be.v1i1.2448>.
- Saiful, Fahrul. “Efektivitas Pengelolaan Jasa Pelayanan Terminal Dalam Mewujudkan Pelayanan Prima Dan Tertib Di Terminal Pinang Baris.” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ilmu Sosial Dan Politik [JIMSIPOL]* 2, no. 1 (2022): 1–9. <http://jurnalmahasiswa.umsu.ac.id/index.php/jimsipol/article/viewFile/1017/1060>.
- Saputra, Dimas Anugrah Dwi, and Rezza Pamalis. “Analisis Efektivitas Terminal Adiwerna Di Kabupaten Tegal.” *Gema Publica* 3, no. 2 (2018): 103. <https://doi.org/10.14710/gp.3.2.2018.103-110>.
- Tumewu, Develery, Michael S. Mantiri, and Marlien T. Lopian. “Efektivitas Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Tipe B Amurang Kabupaten Minahasa Selatan” 1, no. 2 (2021): 1–11.
- “Wawancara Denan Pihak Dinas Perhubungan Aceh Selatan 15 Februari 2024,” n.d.
- “Wawancara Dengan Armada Angkutan Pribadi 24 Februari 2024,” n.d.
- “Wawancara Dengan Armada Angkutan Umum 7 April 2024,” n.d.
- “Wawancara Dengan Kepala Seksi Fasilitas 26 Februari 2024,” n.d.
- “Wawancara Dengan Kepala UPTD Terminal Tipe B Dinas Perhubungan Aceh 20 Februari 2024,” n.d.
- “Wawancara Dengan Koordinator Terminal Tipe B Tapaktuan 20 Februari 2024,” n.d.



“Wawancara Dengan Masyarakat 14 April 2024,” n.d.

“Wawancara Dengan Masyarakat Pengguna Kendaraan Plat Hitam Tapaktuan 28 Februari 2024,” n.d.

“Wawancara Dengan Pegawai Dinas Perhubungan Aceh Selatan 15 Februari 2024,” n.d.

“Wawancara Dengan Pihak Dinas Perhubungan Aceh, Kepala Sub Bagian Tata Usaha,” 2024.

“Wawancara Dengan Pihak Perusahaan Angkutan Umum 15 Februari 2024,” n.d.

Wulandari, and Sudiana. “Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita Sebagai Transportasi Publik Di Provinsi Bali.” *E-Jurnal EP*,7(11):2490-2517, no. Jurusan Ekonomi Pembangunan Unud Bali (2011): 2490–2517.

Yudha, Dhimas Pratika. “Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Batik Solo Trans Kota Surakarta,” 2017, 1–11. Data kualitatif adalah data dari penjelasan kata verbal tidak dapat dianalisis dalam bentuk bilangan atau angka. Data kualitatif memberikan dan menunjukkan kualitas objek penelitian yang dilakukan (Siswandati, 2009).

Yusuf Sukman, Jayadi. “Penggunaan Mobil Pribadi Sebagai Sarana Angkutan Umum Di Banda Aceh Dalam Perspektif Tasharrūf Fi Isti’ māl Al-Māl Dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” 4 (2017): 9–15.

## DAFTAR LAMPIRAN

### Daftar Lampiran 1 Daftar Pertanyaan Wawancara

1. Wawancara dengan Dinas perhubungan (Pemerintah)
  - Tujuan dari dibangunnya Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
  - Strategi apa yang dilakukan oleh Dinas perhubungan dalam pemanfaatan Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
  - Bagaimana analisis naskah kajian kelayakan dilakukan untuk membangun Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
  - Perencanaan apa saja yang telah dilakukan oleh Dinas perhubungan dalam Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
  - Program yang telah dilakukan oleh Dinas perhubungan dalam memanfaatkan Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
  - Regulasi atau kebijakan apa yang telah dilakukan untuk mencapai efisiensi dan efektifitas dari Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
  - Dalam bentuk apakah sistem pengawasan dilakukan untuk mengawasi Terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
2. Wawancara dengan Armada Angkutan
  - Dalam bentuk apakah manfaat dan tujuan dari angkutan umum bagi Masyarakat
  - Bagaimana strategi dalam pemasaran terhadap penumpang
  - Analisis target yang bagaimana untuk menentukan penumpang
  - Perencanaan persiapan dalam bentuk dokumen atau keuntungan yang ditawarkan kepada penumpang

- Apakah armada tau dan menjalankan program yang telah ditentukan oleh dinas perhubungan
- Terkait regulasi yang telah dikeluarkan oleh dinas perhubungan itu mendukung efisiensi dan efektifitas bagi para armada
- Apakah ada pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh dinas perhubungan, jika ada dalam bentuk apa

### 3. Wawancara dengan Masyarakat

- Tujuan menggunakan fasilitas dari terminal tipe B Tapaktuan
- Bagaimana pengalaman ada menggunakan terminal terpadu Tipe B Tapaktuan
- Apa Masalah/kendala Yang Sering Terjadi Saat Masyarakat Menggunakan Angkutan Umum?
- Apa harapan atau aspirasi Anda terhadap pengembangan Terminal Terpadu ini di masa mendatang?
- Apakah ada masalah tertentu yang menurut Anda perlu segera diatasi?
- Apakah anda tau terkait regulasi atau aturan mengenai wajib naik dan turun di terminal
- Apakah ada tindakan dari pemerintah terkait terjadinya pelanggaran terkait peraturan pemanfaatan terminal

## Daftar Lampiran 2 Surat Keputusan Dekan FISIP



**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIP UIN AR-RANIRY BANDA ACEH**  
Nomor: 2165/Un.08/FISIP/Kp.07.6/11/2023

**TENTANG**  
**PENGGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL**  
**DAN ILMU PEMERINTAHAN UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**  
**DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH**

- Menimbang** : a. bahwa untuk kelancaran bimbingan skripsi dan ujian munaqasyah mahasiswa pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh maka dipandang perlu menunjuk pembimbing skripsi tersebut yang dituangkan dalam Surat Keputusan Dekan;
- b. bahwa saudara yang tersebut namanya dalam surat keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk diangkat sebagai pembimbing skripsi;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b perlu menetapkan surat keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan.
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003, tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah RI Nomor 28 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Keputusan Presiden Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh menjadi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
7. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 14 Tahun 2022, tentang perubahan FMA nomor 12 tahun 2022 statuta UIN Ar-Raniry banda Aceh ;
8. Peraturan Menteri Agama Nomor 44 tahun 2022 tentang perubahan FMA nomor 12 tahun 2022 tentang Organisasi & Tata Kerja UIN Ar-Raniry;
9. Keputusan Menteri Agama Nomor 492 Tahun 2008, tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan, dan Pemberhentian PNS di Lingkungan Depag, RI;
10. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 298/KMK.05/2011 tentang Penetapan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh pada Kementerian Agama sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
11. Peraturan Direktur Jenderal Perbendaharaan nomor FER-50/PB/2007 tentang Pelaksanaan Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Oleh Satuan Kerja Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PK-BLU);
12. DIPA UIN Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 025.04.2.428925/2023, Tanggal 30 Nopember 2022.
- Memperhatikan** : Keputusan Seminar Proposal Skripsi Prodi Ilmu Administrasi Negara pada tanggal 09 Oktober 2023
- MEMUTUSKAN**
- Menetapkan** : SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH TENTANG PENGGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
- KESATU** : Menunjuk dan mengangkat Saudara :
1. Dr. Dedi Suganda, S.HI., M.M. Sebagai pembimbing I
2. Dr. Taufik, M.Si. Sebagai pembimbing II
- Untuk membimbing skripsi :
- Nama : Lusi Oktaviana  
NIM : 200802064  
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
- KEDUA** : Segala pembiayaan yang diakibatkan oleh surat keputusan ini dibebankan pada DIPA Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.
- KETIGA** : Surat Keputusan ini berlaku sejak ditetapkan sampai dengan berakhirnya Semester Genap Tahun Akademik 2023/2024 dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, apabila dikamudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam surat keputusan ini.

Ditetapkan di : Banda Aceh  
Pada Tanggal : 14 November 2023  
DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL  
DAN ILMU PEMERINTAHAN,



**Tembusan:**

1. Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
2. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara;
3. Pembimbing yang bersangkutan untuk dimaklumi dan dilaksanakan;
4. Yang bersangkutan.



## Daftar Lampiran 3 Surat Izin Penelitian

2/15/24, 11:46 AM

Document



**KEMENTERIAN AGAMA**  
**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN**  
Jl. Syaikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@u-raniry.ac.id

Nomor : B-362/Un.08/FISIP.I/PP.00.9/02/2024  
Lamp : -  
Hal : **Penelitian Ilmiah Mahasiswa**

Kepada Yth,

1. Kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh
2. Kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : LUSI OKTAVIANA / 200802068  
Semester/Jurusan : VIII / Ilmu Administrasi Negara  
Alamat sekarang : Desa Jambo dalam, kecamatan Trumon Timur kabupaten Aceh Selatan, Nanggrne  
: Aceh Darussalam

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul *Efektivitas pemanfaatan Terminal terpadu tipe B Tapaktuan kabupaten Aceh Selatan*

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 14 Februari 2024

an. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan,

جامعة الرانيري

AR - RANIRY



Berlaku sampai : 14 Agustus 2024

Eka Januar, M. Soe.Sc



#### Daftar Lampiran 4 Dokumentasi Penelitian



Wawancara Kepala UPTD Terminal Tipe B Dinas Perhubungan Aceh



Wawancara dengan Kepala Seksi Fasilitas Terminal Tipe B



**Wawancara dengan Subbagian Tata Usaha Terminal Tipe B**



**Wawancara dengan Pegawai Dinas Perhubungan Aceh Selatan**



**Wawancara dengan Koordinator Terminal Tipe B Tapaktuan**



**Wawancara dengan Sekretaris ORGANDA Aceh**



**Wawancara dengan Pegawai Perusahaan di Terminal Tipe B Tapaktuan**





## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



### Identitas Diri :

Nama : Lusi Oktaviana  
Tempat Tanggal Lahir : Jambo Dalem, 02 Oktober 2002  
Nomor Handphone : 085664584115  
Alamat : Jambo Dalem, Trumon Timer, Aceh Selatan, Aceh  
Email : lusioktaviana2002@gmail.com

### Pendidikan :

Sekolah Dasar : SDN I Jambo Dalem  
Sekolah Menengah Pertama : SMPS Jabal Nur Jadid  
Sekolah Menengah Atas : SMAN I Labuhan Haji Barat

### Sertifikasi :

Ma'had Jamiah : 66,3 | 2021 | Ma'had Al-Jamiah  
TOEFL : 400 | 2024 | Pusat Bahasa UIN Ar-Raniry  
TOAFL : - | 2024 | Pusat Bahasa UIN Ar-Raniry  
Komputer : 79.25 | 2024 | ICT UIN Ar Raniry  
Magang : 94.70 | 2023 | Dinas Perhubungan Aceh

Banda Aceh, 26 2024

Lusi Oktaviana  
NIM. 200802068