

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sejak diterbitkannya Otonomi daerah menurut UU Nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintah daerah, Urusan Pemerintahan adalah kekuasaan pemerintahan yang menjadi kewenangan presiden yang pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara dan penyelenggara pemerintah daerah untuk melindungi, melayani, memberdayakan, dan menyejahterakan masyarakat. Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Asas otonomi adalah prinsip dasar penyelenggaraan pemerintahan daerah berdasarkan Otonomi Daerah.¹ Sedangkan urusan yang tidak boleh di urusi oleh Pemerintah Daerah dan menjadi hak dari pemerintah pusat adalah politik luar negeri, pertahanan, keamanan, yustisi, moneter, fiskal, agama.² Peraturan ini merupakan revisi dari peraturan sebelumnya tentang otonomi daerah.

Penyelenggara otonomi daerah dilakukan oleh lembaga-lembaga pemerintah, yaitu kepala daerah (Gubernur dan bupati/walikota) dan DPRD lembaga-lembaga pemerintah dan birokrasi pemerintah.³ Tujuan diberlakukannya otonomi daerah secara umum yakni agar pembangunan dan pembagian kekayaan alam di setiap daerah merata dan tidak adanya ketimpangan sosial. Otonomi

¹ Undang - Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, Pasal 1 ayat 5 - 7

² Redaksi Great publisher, *Buku pintar politik: sejarah pemerintahan, dan ketatanegaraan*, Jogja Great Publisher, Yogyakarta, 2009.hal.197

³H.A.W.Widjaja, *Otonomi Daerah dan ddscaerah Otonom*, divisi Buku perguruan Tinggi, PT RajaGrafindo Persada. Jakarta, 2011.hal.20

daerah memberikan kewenangan yang luas dan nyata, bertanggungjawab kepada daerah secara proporsional yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya nasional, serta perimbangan keuangan pusat dan daerah. Itu semua harus dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip demokrasi, dan peran masyarakat, pemerataan, keadilan, serta potensi dan keanekaragaman daerah yang dilaksanakan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pembangunan merupakan aspek sosial perubahan yang terencana, meliputi berbagai kehidupan menuju ke arah yang lebih baik. Salah satu tujuan pembangunan nasional adalah untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan rakyat. Untuk mencapai tujuan tersebut pemerintah melakukan berbagai kebijakan dalam aspek kehidupan yang sedang dibangun.⁴ Di Indonesia pada umumnya ada dua bentuk program pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan pembangunan nasional yaitu program pembangunan fisik⁵ dan program pembangunan non-fisik⁶.

Tidak dipungkiri bahwa pemerintah daerah merupakan unsur utama dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah. Pemerintah daerah merupakan perpanjangan tangan dari pemerintah pusat untuk mengatur pemerintahan di daerah masing-masing yang disesuaikan dengan kondisi wilayah dan kondisi

⁴ Ricky Yuhanda, *Implementasi kebijakan pengoperasian terminal dan pasar terpadu pandan kabupaten tapanuli tengah Sumatera Utara, Skripsi* Pada jurusan Ilmu Politik Universitas Andalas, Padang, Tidak di Publikasikan. 2012.hal.1-2

⁵ Program pembangunan fisik merupakan pembangunan yang diarahkan untuk memberikan pelayanan umum kepada masyarakat untuk mempermudah berbagai kebutuhan masyarakat sehari-hari. Pembangunan fisik tersebut berupaya pembangunan gedung-gedung sekolah dan pemerintahan, pembangunan sarana transportasi, penciptaan lapangan kerja, pembangunan berbagai sarana umum dan sebagainya.

⁶ program pembangunan Non-fisik merupakan program pembangunan yang ditujukan untuk membangun kualitas sumber daya manusia serta meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia melalui pembangunan dibidang pendidikan, agama, sosial, budaya, olahraga, seni, dan sebagainya.

kependudukannya. Oleh karena itu, pemerintah daerah dapat membangun daerah masing-masing secara otonom dan mandiri serta sesuai dengan cita-cita nasional, sebagaimana yang dirumuskan dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, yaitu untuk menciptakan masyarakat Indonesia yang adil dan makmur.⁷

Adanya ekonomi daerah memberikan kebebasan kepada daerah untuk menentukan pilihannya, terutama mengenai unit administratif pemerintahan terendahnya.⁸ Wujud otonomi daerah itu berupa peningkatan pelayanan dan kesejahteraan masyarakat yang semakin baik, pengembangan kehidupan demokrasi, keadilan, pemerataan, pemeliharaan hubungan pusat dengan daerah dan antar daerah dalam rangka keutuhan Negara. Di Indonesia masih banyak persoalan yang mendasar di dalam masyarakat sangat membutuhkan pembangunan dan pelayanan umum termasuk terminal.

Kota Padangsidempuan⁹ terletak pada 432 Km dari Kota Medan merupakan salah satu daerah yang berada di bagian barat Propinsi Sumatera Utara dan merupakan kota terluas dibagian barat Propinsi Sumatera Utara yang telah menunjukkan perkembangan pesat khususnya di bidang pelaksanaan pembangunan dan peningkatan jumlah penduduk. Pada tahun 1990 berjumlah 142.086 jiwa dan pada tahun 2000 meningkat menjadi 153.009 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata 3% per tahun.¹⁰ Pemerintah Kota Padangsidempuan telah melaksanakan berbagai

⁷ Sarundajang,1999, *Arus balik kekuasaan Pusat ke Daerah*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan. Hal.12

⁸ Gusti Asnan, 2006, *Pemerintahan Sumatera barat dari VOC Hingga reformasi*, Yogyakarta: Citra Pustaka, hal. 268

⁹ Kota Padangsidempuan yang merupakan bagian dari Kabupaten Tapanuli Selatan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Sumatera Utara.

¹⁰ *Kondisi dan wilayah Kota Padangsidempuan*.<http://padangsidimpuankota.go.id>.diakses pada tanggal 7 September 2015, pada pukul 04.57 wib

program pembangunan pada seluruh aspek kehidupan masyarakat dengan hasil yang cukup menggembirakan.

Namun sebagai kota yang dinamis dan baru tumbuh Kota Padangsidimpuan tentu saja masih memiliki berbagai permasalahan baik yang dipengaruhi oleh faktor eksternal maupun internal yang terjadi sebagai dampak interaksi dan dinamika perkembangan berbagai sektor baik pada skala lokal kota, regional maupun global dalam lima tahun terakhir. Permasalahan-permasalahan tersebut timbul karena banyaknya kekuatan yang belum didayagunakan secara optimal atau adanya kelemahan yang tidak diatasi, peluang yang tidak dimanfaatkan, serta ancaman yang tidak diantisipasi.

Perumusan masalah ini sangat penting untuk mendefinisikan visi dan misi pembangunan Kota Padangsidimpuan, kemudian dapat dijabarkan menjadi tujuan dan sasaran pembangunan dan dituangkan dalam berbagai program dan kegiatan sebagai jawaban atas permasalahan yang telah dirumuskan sebelumnya. Secara umum permasalahan dan tantangan yang dihadapi Kota Padangsidimpuan meliputi permasalahan dan tantangan yang terkait dengan kesehatan masyarakat, kapasitas dan kualitas pemerintahan, infrastruktur daerah, permasalahan pendidikan, dan daya saing ekonomi daerah.¹¹

Sejalan dengan perkembangan ekonomi di Kota Padangsidimpuan, percepatan pertumbuhan kendaraan darat baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum juga terus meningkat. Saat ini masyarakat kota Padangsidimpuan masih mengandalkan angkutan jenis kecil/MPU dan jenis mobil

¹¹ RPJMD Kota Padangsidimpuan 2013-2017, hal IV-1

mini bus sebagai sarana transportasi untuk melakukan perjalanan komuter. Sebagai konsekuensi dari meningkatnya jumlah penduduk perkotaan serta semakin meningkatnya taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat menuntut diperlukannya sarana transportasi yang mampu mendukung mobilitas mereka dalam beraktivitas sehari-hari.

Kondisi yang terjadi saat ini bahwa meningkatnya permintaan jasa transportasi angkutan kota sebagai dampak dari tingginya mobilitas penduduk dirasakan belum ditata secara maksimal, sehingga manajemen angkutan kota belum mampu menawarkan pelayanan yang lancar, tertib, aman dan memuaskan. Kondisi tersebut disebabkan tiga faktor. *Pertama*, fungsi dan guna terminal yang belum jelas terlihat sesuai dengan kebijakan yang ada. *Kedua*, pengaturan rute dan jalur trayek angkutan kota oleh Pemda belum didasarkan pada analisa kebutuhan pasar. *Ketiga*, sikap dan kesadaran para pengemudi, para penumpang dan juga petugas yang terkait relatif rendah. Oleh karena itu sistem transportasi angkutan kota yang ada sekarang perlu kejelasan kembali menuju sistem transportasi yang terintegrasi terkhususnya pada terminal, sehingga mobilitas penumpang dari dan ke tempat tujuan tertata secara baik, lancar dan memuaskan.

Sampai hari ini Pemerintah Kota Padangsidempuan terus berusaha memberikan pelayanan dan kenyamanan dalam berlalu lintas bagi masyarakat. Berhubungan dengan kelancaran arus transportasi bentuk dari kegiatan dilakukan oleh Dishub-Kominfo Kota Padangsidempuan salah satunya yang melakukan pengelolaan dan pemeliharaan terhadap Terminal Hutaimbaru IV Maria sebagai pengaturan perputaran arus kendaraan umum dan jasa di Kota Padangsidempuan.

Terminal Hutaimbaru IV Maria merupakan terminal tipe C yang melayani rute angkutan umum dan jasa dalam dan antar Kota. Terminal dibangun Pemerintahan Kota Padangsidimpuan dan dikelola serta menjadi aset pemerintah Kota Padangsidimpuan yang memiliki tanah wilayah sekitar 1 Hektar. Terminal ini mempunyai nilai strategis sebagai akses terpenting bagi pengaturan kendaraan dalam kota dan luar kota seperti antara desa di Parsalakan, sitinjak, Batang Toru ke Kota Sibolga. Sesuai dengan fungsinya, Hutaimbaru IV Maria diharapkan menjadi jantung pengoperasian transportasi umum di Kota Padangsidimpuan, mengingat angkutan umum dan jasa yang ada di Kota padangsidimpuan jumlahnya cukup banyak dan beragam.

Mengenai pengelolaan dan pengoperasian terminal Hutaimbaru PAL IV Maria oleh Dishubkominfo Kota Padangsidimpuan tidak berjalan sebagaimana fungsinya, ini terlihat dari sepihnya angkutan umum / jasa seperti angkutan kota dan angkutan pedesaan yang berada di lokasi terminal adanya kendaraan umum dan jasa yang parkir di jalan-jalan umum, padahal Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria merupakan tempat yang sudah ditetapkan pemerintah kota Padangsidimpuan yang berfungsi sebagai tempat perputaran kendaraan umum dan jasa serta lokasi pemberhentian awal dan akhir, begitu juga dengan AKDP (Angkutan Kota Dalam Provinsi) yang tidak tertib aturan memasuki terminal hingga pengoperasian terminal tidak berjalan lancar sesuai SK Walikota Padangsidimpuan No : 171/ KPTS / 2014.

Para pengusaha AKDP masih mendirikan loket di luar terminal sehingga terjadi pengalihan loket-loket dari jalan Merdeka menuju terminal. Sesuai dengan

Keputusan Menteri Perhubungan nomor 35 tahun 2003, yang termasuk kedalam AKDP hanya bus sedang dan bus besar, sedangkan tipe terminal yang harus ditempati oleh angkutan jenis AKDP harus tipe B. Sementara tipe Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria adalah tipe C.¹²

Sejak diresmikannya Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria oleh Walikota Padangsidimpuan Andar Amin Harahap pada tanggal 27 Januari 2014 yang lalu. Terminal Hutaimbaru dibangun menjadi hal pertama sebagai titik simpul jaringan angkutan penumpang umum untuk menaikkan dan menurunkan, kedua untuk arus lalu lintas dan mengurangi kemacetan, ketiga untuk peningkatan PAD Pemko Padangsidimpuan dari sektor retribusi terminal, keempat meningkatkan taraf kehidupan perekonomian masyarakat setempat (usaha).¹³

Opini masyarakat Kota Padangsidimpuan akan kelancaran transportasi untuk kebutuhan masyarakat sehari-hari menjadi dasar pembangunan daerah untuk mewujudkan masyarakat yang maju sejahtera. Salah satu tujuan utama pembangunan terminal Hutaimbaru Pal IV Maria adalah untuk mengantisipasi kesemrawutan lalu lintas di kota Padangsidimpuan, khususnya di persimpangan sadabuan atau simpang tiga jalan merdeka dengan jalan Sutan Soripada Mulia yang sering terjadi permasalahan. Dengan diresmikannya terminal Hutaimbaru Pal VI Maria Dishub-kominfo berharap dapat memudahkan akses masyarakat khususnya di daerah Padangsidimpuan Hutaimbaru dan dapat meningkatkan PAD bidang retribusi. Harapan pemerintah kerjasama yang baik dari instansi terkait,

¹²“Rapat Pengalihan Angkutan ke Terminal Belum Ada Titik Temu” <http://www.metrosiantar.com>. diakses 1 agustus 2016 jam 11.00 wib.

¹³ Hasil wawancara dengan Ashadi Muchtar Nasution, Kasi Terminal Perparkiran dan Pos Retribusi, 31 desember 2015 di rumah bersangkutan pada pukul 17.10 sore

masyarakat dan pengusaha angkot yang beroperasi melewati terminal Hutaimbaru Pal IV Maria, agar dapat bersinergi untuk kelangsungan pengoperasian terminal. Sehingga terminal dapat beroperasi sesuai dengan fungsinya sebagai tempat penghubung angkutan umum.¹⁴

Keluarnya Surat Keputusan Walikota Padangsidempuan nomor 171/KPTS/2014 tentang Lin Trayek Angkutan Mobil Penumpang Umum dan Penempatan Loket dan Pool Taksi L300 di kota Padangsidempuan terlihat di tabel 1.1 ada beberapa trayek lin yang khusus masuk terminal Hutaimbaru Pal IV Maria, yaitu:

Tabel 1.1
Daftar Trayek angkutan mobil penumpang umum terminal Hutaimbaru Pal IV Maria Kota Padangsidempuan

No	Lin Trayek	Jalur Trayek
1	Lin I	Terminal Hutaimbaru – Sadabuan – Pusat Kota
2	Lin III	Terminal Hutaimbaru – Sitaring – Pusat Kota
3	Lin VII	Terminal Hutaimbaru – Desa Pintu Langit
4	Lin X	Desa sabungan Julu – Terminal Hutaimbaru
5	Lin XI	Kelurahan Losung Batu / huta Koje – terminal Hutaimbaru
6	Lin XV	Terminal Hutaimbaru – Simapil-Apil
7	Lin XVI	Terminal Hutaimbaru – Desa Huta Padang
8	Lin XVII	Terminal Huitaimbaru – Lobulayan

Sumber : Lampiran Keputusan Walikota Padangsidempuan Nomor :171/KPTS/2014

Tiap trayek angkutan kota mobil penumpang yang masuk ke terminal kota Padangsidempuan memiliki total 50 perusahaan angkutan kota, akan tetapi

¹⁴ *Tingkat PAD untuk pembangunan Daerah | Metro Siantar.com*
www.metroSiantar.com/2014/01/28/120487//tingkat-pad-untuk-pembangunan-daerah-2/ diakses pada tanggal 30 September 2015, pada pukul 08.23

perusahaan angkutan yang khusus masuk di terminal Hutaimbaru Pal IV Maria
ada 6 perusahaan, yaitu :

Tabel 1.2
Daftar jumlah perusahaan angkutan kota mobil penumpang di wilayah terminal Hutaimbaru PAL IV Maria

No.	Nama Perusahaan	Jenis Trayek (LYN)															
		Lin I		Lin III		Lin VII		Lin X		Lin XI		Lin XV		Lin XVI		Lin XVII	
		P	R	P	R	P	R	P	R	P	R	P	R	P	R	P	R
1	CV. PMTS	60	54	45	37	40	27	25	14	20	6	15	-	15	-	15	6
2	CV. PO. BON. EXPRESS	60	24	25	20	20	17	25	16	10	4	10	3	5	-	20	12
3	CV. PO. ANATRA	20	2	10	1	20	6	10	-	10	-	10	-	10	-	10	-
4	Fa. ODP. SIBUAL BUALI	36	29	24	21	1	1	1	2	2	-	1	-	1	-	1	-
5	CV. BINTANG PRIMA	13	-	5	-	5	-	5	-	5	-	3	-	4	-	5	-
6	PO. BERINGIN JAYA	4	3	5	6	5	-	3	-	1	-	-	-	1	-	-	-
Jumlah		193	112	114	85	91	51	69	32	48	10	34	3	46	6	51	18

Sumber : diolah dari Dishubkominfo daerah Kota Padangsidimpuan

CV. PMTS, CV. PO. BON EXPRESS, Fa. ODP. SIBUAL-BUALI, CV. BINTANG PRIMA, PO. BERINGIN JAYA.¹⁵ Sesuai dengan SK Walikota Padangsidempuan nomor 171/KPTS/2014 Lin angkutan kota mobil penumpang yang memasuki terminal Hutaimbaru ada delapan lin trayek, sedangkan Lin angkutan desa ada tiga¹⁶.

Namun fakta dilapangan supir-supir masih banyak yang kurang kemauan masuk ke dalam terminal Hutaimbaru yang telah disediakan, angkutan kota mobil penumpang yang masuk ke dalam terminal hanya ada empat lin trayek yaitu Sadabuan Lin I, Huta Koje lin XI, Batang Toru/Marancar Lin 90, Sitinjak Lin 70.¹⁷

Antoni Syahputra Nasution selaku supir angkutan kota lin I Sadabuan sudah dua tahun jadi supir sejak terminal Hutaimbaru di resmikan, mengatakan:¹⁸

“Angkot yang masuk ke dalam terminal hanya ada satu lin yaitu lin I Sadabuan, dan tiga lin angdes yaitu, lin 90 Batang Toru, Lin Marancar, terakhir lin 70 Sitinjak. Untuk lin XI Huta Koje trayeknya sebenarnya sudah mati karena tidak ada perpanjangan izin trayek, akan tetapi lin XI Huta koje masih saja beroperasi dan berterminal di pasar sadabuan begitu juga dengan angdes yang lainnya.”

Supir angkutan yang merupakan subjek dan sasaran dari penetapan terminal harus terlibat dan keikutsertaan dalam proses kegiatan tersebut.

¹⁵ Hasil wawancara dengan Zulkarnain Harahap, An. Kepala Dishub, Komunikasi dan Informatika Daerah Kota Padangsidempuan Kabag. Perhubungan darat, 28 desember 2015 kantor Dishub di ruangan kerja bersangkutan pada pukul 10.10 wib

¹⁶ Hasil wawancara dengan Ashadi Muchtar Nasution, Kasi Terminal Perparkiran dan Pos Retribusi, 31 desember 2015 di rumah bersangkutan pada pukul 17.10 sore

¹⁷ Hasil wawancara dengan petugas Terminal Perparkiran dan Pos Retribusi, 29 desember 2015 di rumah bersangkutan pada pukul 10.00 wib

¹⁸ Hasil wawancara dengan Antoni Syahputra Nasution, sopir Angkutan Kota Sadabuan, 18 desember 2016 di rumah bersangkutan pada pukul 17.00 sore

Kurangnya komunikasi antara pihak Dinas Perhubungan dengan para supir - supir sangat merugikan masyarakat, khususnya masyarakat kota Padangsidimpuan.

Saat melakukan observasi awal ke lapangan salah satunya adalah Angga supir angkutan umum line 01 Sadabuan yang turut aktif berkegiatan di lokasi terminal. Angga mengatakan bahwa :¹⁹

“...sebenarnya terminal Hutaimbaru Pal IV Maria adalah terminal untuk angkutan umum sadabuan, sitataring, angkutan umum pedesaan, seperti angkutan umum dalam kota line 01 (sadabuan-Pusat kota) serta angkutan umum jurusan Sitinjak-Psp dan Batangtoru-Psp. Akan tetapi angkutan umum L-300 tidak mau menempati terminal Hutaimbaru Pal IV Maria tanpa alasan yang belum jelas. Begitu pula dengan angkutan umum sadabuan (01) melarang angkutan umum line 03 (Sitataring-pusat kota) berterminal di terminal Hutaimbaru karena alasannya jalur yang dilalui line 03 (sitataring-pusat Kota) menuju terminal Hutaimbaru ada bagian dari line sadabuan (01) karena sering terjadi bentrok antara line 01 dengan line 03 karena pelarangan line 03 berterminal di terminal Hutaimbaru Pal IV. Maka line 03 sampai hari ini tidak memiliki terminal “.

Terminal Hutaimbaru menjadi polemik tersendiri, seharusnya kegiatan pengoperasian terminal sudah berjalan dengan kondusif meskipun tidak secara keseluruhannya. Dengan adanya trayek angkutan di Hutaimbaru Pal IV Maria akan menambah hasil pendapatan para supir angkutan dan juga Dishubkominfo sebagai masukannya dari pembayaran TPR dari seluruh angkutan yang memasuki terminal tersebut setiap harinya. Hal ini sesuai dengan definisi dari terminal yang merupakan prasarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.²⁰

¹⁹ Hasil wawancara dengan Angga, supir angkot line 01 sadabuan, 16 september 2015 via telepon pada pukul 11 siang.

²⁰ UU No.14 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

Selain itu, permasalahan lain yang terjadi di terminal Hutaimbaru yang ditemukan adalah bahwa loket-loket Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) belum beralih masuk ke terminal sehingga membuat angkutan kota mobil penumpang merasa dirugikan. Tanggal 8 Maret 2014 lalu, Kepala Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi Kota Padangsidimpuan Ahmad Bestari mengatakan :²¹

“Kalau mereka Angkutan Kota Dalam Provinsi sudah bersedia beralih dari Jalan Merdeka menuju Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria, keributan angkutan umum ini tidak akan terjadi. Maka, kita akan melakukan tindak tegas dengan melakukan penertiban bersama tim gabungan jika para loket-loket tersebut belum bersedia pindah dari Jalan Merdeka menuju Terminal, setelah dilakukan rapat antara semua pihak yang bersangkutan. Sehingga Terminal Hutaimbaru yang telah resmi beroperasi dapat berfungsi dengan baik, pada hari pertama Terminal Hutaimbaru resmi beroperasi, angkot dan angdes dan para loket-loket yang ada di Jalan Merdeka sudah dialihkan menuju terminal. Namun loket-loket belum menuruti arahan tersebut sehingga pihak Dishub melakukan penyuratan agar mereka Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP). secepatnya beralih sebelum ada terjadi kekecewaan para angkot dan angdes yang telah aktif beroperasi. Akan tetapi, pada hari keempat atau Kamis (6/3) kemarin, kekecewaan para angkot dan angdes semakin meningkat terhadap loket-loket yang masih beroperasi di Jalan Merdeka”.

Dan permasalahan pengoperasian terminal bukan hanya karena angkutan dalam kota, akan tetapi AKDP yang tidak mau masuk terminal di Hutaimbaru sehingga membuat para sopir angkutan lainnya resah karena alasan sewa. Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan telah menyurati beberapa pengusaha taksi jenis L-300 (AKDP) di terminal Sadabuan untuk menurunkan penumpang di terminal.²² Untuk supir angkutan Lin 1, 3, 10, 13, 15, 16 dan 17 khususnya terminal Hutaimbaru tidak akan diperbolehkan lagi singgah atau menunggu sewa

²¹Loket-loket Angkutan Umum Sidimpuan Akan Ditertibkan – Sipirok.net.htm <http://www.sipirok.net/>. diakses 1 oktober 2015 jam 7:18wib.

²² “Agar Turunkan Penumpang di Terminal – Dishub Kota P.Sidimpuan Surati Pengusaha Taksi” <http://apakabarsidimpuan.com>. diakses 7 september 2015 jam 16:44 wib.

di Jalan Merdeka agar yang beroperasi di Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria dapat berjalan lancar.²³

Ashadi Muchtar Nasution selaku kasi terminal Hutaimbaru mengungkapkan:

“Memang ada beberapa polemik yang terjadi di terminal Hutaimbaru, pertama masih banyaknya angkutan L 300 (AKDP) yang mendirikan loket dan Fool di seputaran pasar impres sadabuan walaupun sering ditertibkan, kedua para agen supir masih sering melanggar izin trayek angkot dan angdes. Ketiga para supir angkot/angdes banyak yang tidak membayar retribusi sesuai dengan perda no.05 2010 dengan alasan penumpang sepi, keempat turunnya jumlah penumpang yang memakai jasa angkutan umum, kelima retribusi terminal di bidang kios (non Pasar) belum bisa di maksimalkan karena pasar terpadu belum ada”.

Dilihat dari permasalahan mendasar terminal yang telah diuraikan diatas adalah ketidaktertiban dan ketidakefektifan terminal hingga para sopir angkot tidak mau berlabuh di terminal Hutaimbaru Pal IV Maria sehingga berimbas terminal Hutaimbaru Pal IV Maria tidak berfungsi dengan semestinya, bahkan ada beberapa trayek yang melakukan monopoli sewa. Begitu juga dengan kios-kios yang disediakan oleh pemerintah tidak diisi oleh masyarakat untuk usaha dengan alasan sunyi terminal karena faktor bermasalahnya trayek angkutan.

Dengan melihat tanggapan para implementor mengenai terminal Hutaimbaru Pal VI Maria baik secara internal maupun eksternal yang diwakili dari data, pernyataan dan opini-opini yang sudah menyebar ke masyarakat seharusnya pemerintah bisa memahami masyarakat pelaku usaha melakukan pendekatan sehingga berimplikasi kepada masyarakat sebagai pelaku usaha masuk ke terminal Hutaimbaru Pal VI Maria yang akhir proses pengoperasian terminal

²³ “Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria Segera Beroperasi – Loket dan Angkot Wajib Masuk Terminal”,apa kabar sidimpuan online.htm. <http://apakabarsidimpuan.com/> _ diakses 7 september 2015 jam 16:44 wib.

Hutaimbaru Pal IV Maria dapat berjalan sesuai yang diharapkan. Meskipun terminal bermasalah dan masih tergolong baru peningkatan untuk peluang masukan PAD di perkirakan ada peningkatan 10% pertahun seperti perhitungan dengan terminal lain yang ada di Kota Padangsidimpuan.

Dalam penulisan Skripsi ini hanya memfokuskan pada pengelolaan Dishubkominfo pada kebijakan pengoperasian terminal Hutaimbaru Pal IV Maria, mengingat keberadaan terminal Hutaimbaru IV Maria Kota Padangsidimpaun saat ini belum beroperasi secara maksimal. Dari kenyataan diatas, mengingat Terminal Hutaimbaru IV Maria merupakan salah satu usaha pemerintah untuk meningkatkan pelayanan pada masyarakat khususnya di bidang perhubungan darat masih belum berjalan dengan baik.

B. Perumusan Masalah

Beranjak dari berbagai kenyataan yang peneliti jelaskan dilatarbelakang mengenai Ketidaksesuaian antara masyarakat dengan pemerintah Kota Padangsidimpuan mengenai terminal. Mulai dari kendala ketidakjelasan Lin trayek yang masuk ke terminal Hutaimbaru sesuai dengan SK Walikota Padangsidimpuan Nomor 171/KPTS/2014 tentang Lin Trayek Angkutan mobil penumpang umum dan penempatan loket dan pool L.300 di kota Padangsidimpuan, dan fenomena tidak optimalnya pengoperasian terminal Hutaimbaru Pal IV Maria kota Padangsidimpuan tersebut. Maka dengan itu peneliti beranggapan perlu melakukan penelitian lebih mendalam agar lebih mengetahui mengenai Implementasi pengoperasian Terminal Hutaimbaru IV

Maria di kota Padangsidimpuan Sumatera Utara. Berdasarkan uraian diatas, maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kendala implementasi kebijakan pengoperasian terminal Hutaimbaru IV Maria Kota Padangsidimpuan Sumatera Utara ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah untuk mendeskripsikan Implementasi Pengoperasian terminal di Pal IV Maria di kota Padangsidimpuan Sumatera Utara, yaitu :

1. Untuk menjelaskan implementasi kebijakan pengoperasian Terminal Hutaimbaru Pal IV Maria oleh Dishubkominfo Kota Padangsidimpuan.

D. Signifikansi Penelitian

1. Secara studi dapat memberikan / masukan kepada akademisi, pengamat atau pemerhati masalah otonomi daerah terutama yang berkaitan dengan masalah-masalah yang timbul akibat kebijakan pembangunan daerah yang terabaikan fungsinya yang pada dasarnya fungsi sebagai penunjang ruang gerak masyarakat dalam segala bidang, terutama bidang ekonomi.
2. Secara praktis menjadi masukan kepada pemerintah daerah Kota Padangsidimpuan terhadap pemberdayaan segala aset sarana dan prasarana yang seharusnya dapat berfungsi sebagai penunjang perekonomian masyarakat Kota padangsidimpuan khususnya di wilayah Hutaimbaru
3. Secara sosial dapat memberikan pengetahuan dan pendidikan politik kepada masyarakat tentang pelaksanaan pengelolaan infrastruktur yang lahir dari sebuah kebijakan pembangunan suatu daerah.