

PERSEPSI *STAKEHOLDER* TERHADAP LOKASI DAN FUNGSI TERMINAL PENUMPANG TIPE A KABUPATEN KEBUMEN

Aris Munandar
arismunandar28@gmail.com

Andri Kurniawan
andrikur@ugm.ac.id

Abstract

The existence of location and function from type-A passenger terminal in Kebumen District has caused a lot of polemic and perception among some stakeholders. The results of this study indicate that the use of terminals by passengers and crew transport it is still low, although the average growth for the number of passengers up and down each year in the terminal is 8.05% and 5.47%, while for the arrival of the bus reaches 1.38%, but this figure is still not within the capacity of the terminal and scale of service terminal type-A, because factually the condition of the terminal still quiet, so that the use of Kebumen's terminal passenger only benefit certain parties, namely the achievement of a target passenger terminal Kebumen levy, while the terminal functions as a distribution, economic, and social have not been able to walk to the fullest.

Keywords: Perception, Stakeholder, Passenger Terminal

Abstrak

Keberadaan lokasi dan fungsi terminal penumpang tipe A Kabupaten Kebumen sekarang ini telah banyak menimbulkan polemik dan persepsi antar beberapa stakeholder terkait. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pemanfaatan terminal oleh penumpang dan awak angkutan dirasa masih rendah, walaupun rata-rata pertumbuhan untuk jumlah penumpang yang naik dan turun di terminal mencapai 8,05% dan 5,47%, dan untuk kedatangan bus 1,38%, akan tetapi jumlah tersebut masih belum sesuai dengan kapasitas daya tampung dan skala pelayanan terminal tipe A, karena sepiunya terminal tersebut, sehingga pemanfaatan terminal t hanya menguntungkan pihak tertentu saja, yaitu berupa pencapaian target retribusi terminal, sedangkan fungsi terminal sebagai distribusi, ekonomi, dan sosial belum mampu berjalan secara maksimal. Keragaman persepsi stakeholder terhadap lokasi dan fungsi terminal penumpang tipe A Kabupaten Kebumen terlihat bahwa sebagian besar pihak menganggap lokasi dan fungsi terminal penumpang Tipe A Kebumen belum berjalan secara optimal, sehingga perlu dilakukan upaya optimalisasi terminal dengan memperhatikan beberapa aspek tertentu.

Kata kunci: Persepsi, Stakeholder, Terminal Penumpang

PENDAHULUAN

Perkembangan penduduk yang begitu cepat dan diiringi dengan tingkat perkembangan wilayah yang semakin maju mendorong manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain. Untuk mendukung mobilitas penduduk yang menimbulkan bangkitan lalu lintas tersebut, maka diperlukan adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Seiring dengan implikasi dari kebijakan otonomi daerah yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten Kebumen yang selalu mengusung slogan *good corporate governance*, pemerintah daerah mempunyai kesempatan lebih besar

memberdayakan sumber-sumber ekonomi wilayahnya dengan mengundang para investor berbisnis di daerahnya. Namun, hal ini bisa dicapai apabila pemerintah daerah mampu menyediakan infrastruktur pelayanan yang baik dan lingkungan bisnis yang kondusif.

Pemerintah Kabupaten Kebumen telah mengembangkan terminal penumpang Kebumen menjadi terminal terpadu pada tahun 2004. Pembangunan terminal ini merupakan terminal pengganti dari terminal penumpang Tipe B Kebumen yang berada di pusat kota, karena kondisinya sudah tidak layak lagi untuk dioperasikan. Dan kondisi sekarang ini

banyak harapan tertumpu pasca dioperasionalkannya terminal yang dibangun cukup modern dengan berbagai fasilitas pendukung itu. Hadirnya terminal penumpang Tipe A yang jauh lebih modern dengan berbagai daya dukungnya diharapkan mampu memenuhi segala kebutuhan akan suatu terminal dan mampu mendukung pergerakan atau kebutuhan mobilitas dari penggunaannya.

Keberadaan terminal penumpang tipe A Kabupaten Kebumen yang merupakan objek kajian penelitian ini, salah satunya berfungsi sebagai sarana penunjang bagi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Kebumen dari sektor retribusi terminal. Dengan tersedianya terminal yang memadai dan didukung dengan jaringan jalan yang bagus pula maka usaha peningkatan di bidang sosial, ekonomi, budaya, dan pertahanan keamanan akan lebih cepat tercapai dan merata ke segenap daerah dan lapisan masyarakat.

Namun dalam pelaksanaannya, keberadaan terminal penumpang Kebumen ini tidak berfungsi secara efektif. Tidak efektifnya fungsi terminal Kebumen ini terlihat dari rendahnya kondisi pemanfaatan terminal tersebut dimana sebagian besar penumpang maupun calon penumpang dirasa kurang berminat untuk memanfaatkan jasa pelayanan terminal penumpang tersebut sebagai tempat untuk melakukan perpindahan antar moda angkutan, sehingga fungsi terminal penumpang Tipe A Kabupaten Kebumen ini belum berjalan secara optimal akibat pemanfaatannya masih rendah. Padahal keberadaan terminal penumpang Kebumen ini sudah dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan prasarana pendukung yang cukup modern sebagai syarat utama maupun penunjang akan keberadaan terminal penumpang tipe A, namun kondisinya saat ini tidak berfungsi sebagaimana mestinya dan bahkan terbengkalai akibat sepihnya kondisi terminal penumpang tersebut.

Oleh sebab itu, mulai bermunculannya beragam tanggapan atau penilaian dari pihak-pihak tertentu terkait keberadaan terminal penumpang Kebumen, sehingga mendesak Pemerintah Kabupaten Kebumen untuk segera merumuskan langkah-langkah yang harus ditempuh untuk mewujudkan terminal penumpang yang optimal dengan tetap memperhatikan keberpihakannya pada angkutan umum, mengingat keberadaan terminal hanyalah

salah satu fasilitas pendukung dari suatu sistem transportasi, karena tujuan utama yang harus ditempuh adalah sistem transportasi yang aman, nyaman, mudah, dan cepat. Seiring dengan munculnya berbagai penilaian atau tanggapan yang beragam sebagai akibat dari situasi dan kondisi permasalahan yang ada mengenai keberadaan Terminal Penumpang Tipe A Kabupaten Kebumen, maka dengan kenyataan itu sangat diperlukan adanya suatu penelitian yang membahas mengenai analisis keragaman persepsi *stakeholder* terhadap lokasi dan fungsi terminal penumpang Tipe A Kebumen.

Tujuan:

1. Mengetahui kondisi pemanfaatan terminal penumpang Kebumen dan mengidentifikasi ragam pelaku *stakeholder* terkait pemanfaatan terminal penumpang Tipe A Kabupaten Kebumen.
2. Mendeskripsikan keragaman persepsi *stakeholder* terhadap lokasi dan fungsi terminal penumpang Tipe A Kabupaten Kebumen.
3. Merumuskan rekomendasi kebijakan yang berbasis pada persepsi *stakeholder* terkait optimalisasi fungsi terminal penumpang Tipe A Kabupaten Kebumen

Landasan Teori

Ilmu Geografi

Geografi adalah ilmu yang mempelajari hubungan kausal gejala-gejala muka bumi dan peristiwa-peristiwa yang terjadi di muka bumi, baik yang fisik maupun yang menyangkut makhluk hidup beserta permasalahannya (Bintarto dan Surastopo, 1982). Menurut Hagget (1972), dalam geografi terpadu (*Integrated Geography*) untuk mendekati atau menghampiri masalah digunakan tiga macam pendekatan, yaitu (1) pendekatan spasial (*spatial approach*), (2) pendekatan ekologi (*ecology approach*), (3) pendekatan kompleks wilayah.

Persepsi

Secara teoritis persepsi (*perception*) dibagi menjadi dua macam, yaitu persepsi personal dan persepsi sosial. Menurut Harvey dan Swith (1997), persepsi personal (*person perception*) adalah suatu proses pembentukan kesan berdasar pengamatan ataupun penalaran terhadap suatu hal yang mempunyai pengaruh pada fisik maupun psikologis. Persepsi sosial

(*Perception social*) adalah suatu tindakan berdasarkan pengamalan maupun penalaran, baik melalui interaksi langsung melalui media massa, maupun melalui orang lain terhadap suatu hal sehingga membentuk suatu kesan ataupun ciri tersendiri.

Keterkaitan Persepsi dalam Kajian Geografi

Persepsi ada hubungannya antara lingkungan dan manusia yang menimbulkan pandangan dari hasil inderanya (Gold, 1980). Apabila dilihat dari kajian geografi untuk menjelaskan persepsi dengan menggunakan salah satu pendekatan geografi, menurut Alfandi (2001), persepsi lebih dekat dan memiliki hubungan dekat dengan kajian sistem ekologi. Analisis geografi dengan pendekatan ekologi menekankan pada interaksi dan interdependensi antar manusia, serta manusia dengan lingkungannya. Interaksi dan interdependensi adalah fungsi-fungsi dalam sistem, yang sering kali disebut sebagai eko-geografi. Pendekatan tersebut memiliki keterkaitan erat dengan proses terbentuknya persepsi, terutama dalam hal pandangan dari hasil penginderaan manusia sebagai bentuk interaksi dan interdependensi terhadap lingkungan disekitarnya.

Stakeholder

Menurut Freeman (1984) mendefinisikan *stakeholder* sebagai kelompok atau individu yang dapat mempengaruhi dan atau dipengaruhi oleh suatu pencapaian suatu tujuan. *Stakeholder* sering diidentifikasi dengan suatu dasar tertentu, seperti dari segi kekuatan dan kepentingan relatif stakeholder terhadap suatu isu. Dengan demikian, pengenalan stakeholder tidak hanya sekedar untuk menjawab pertanyaan siapa *stakeholder* pada suatu isu, akan tetapi juga melihat hubungan stakeholder dengan isu, sikap, pandangan, dan pengaruh *stakeholder* tersebut.

Secara umum, *stakeholders* dapat didefinisikan sebagai pihak-pihak terkait yang mempunyai kepentingan atau perhatian, berpengaruh dan atau terkena dampak secara langsung maupun tidak langsung terhadap suatu objek.

Secara umum, dalam penelitian ini *stakeholders* dapat dibagi menjadi dua kelompok, yaitu:

1. *Stakeholders* langsung, yaitu *stakeholders* yang terlibat dan mempunyai kepentingan,

pengaruh, tanggung jawab dan memanfaatkan secara langsung dalam setiap proses kegiatan program dan proyek atau suatu kebijakan,

2. *Stakeholders* tidak langsung, yaitu *stakeholders* yang hanya terlibat pada beberapa kegiatan tertentu saja dalam proses kegiatan program dan proyek, dan tidak mempunyai kepentingan, pengaruh, dan tanggung jawab secara langsung dalam suatu kebijakan.

Terminal Penumpang

Dalam peraturan perundang-undangan lainnya juga terdapat pengertian dari terminal penumpang, yaitu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, dimana terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

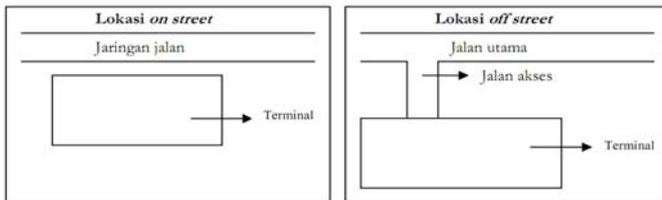
Menurut Abubakar (1996), dijelaskan bahwa fungsi terminal penumpang dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur utama, yaitu:

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

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, terminal penumpang diklasifikasikan berdasarkan tipenya menjadi tiga macam, yaitu tipe A, tipe B, dan tipe C. Sedangkan keberadaan terminal milik Pemerintah Kabupaten Kebumen mempunyai tipe pelayanan bertipe A, yang mana berfungsi

untuk melayani angkutan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi (AKAP), dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (Angkot) dan angkutan pedesaan (Angdes).

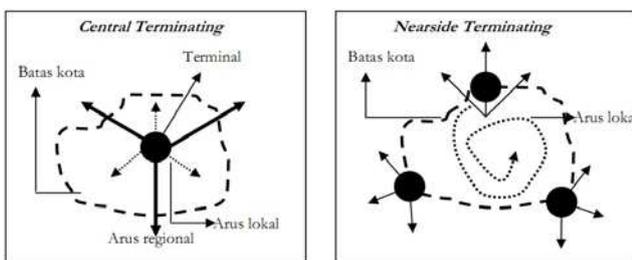
Penentuan lokasi terminal penumpang harus dipertimbangkan lintas kendaraan. Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *off street* (di luar jaringan jalan) dan *on street* (pada jaringan jalan). Sebagai ilustrasi dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi Terminal Terhadap Jaringan Jalan

Sumber: Departemen Perhubungan (1998)

Adapun ilustrasi gambaran dari model-model pengembangan lokasi terminal ditinjau dari sistem kota dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Model Pengembangan Lokasi Terminal

Sumber: Departemen Perhubungan (1998)

Jika ditinjau dari sistem kota, lokasi terminal dapat ditentukan dengan pertimbangan dua model, yaitu model *nearside terminating* dan model *central terminating* (Dephub, 1998). Model *central terminating* berlokasi di tengah kota, dan biasanya merupakan terminal terpadu. Sedangkan pada model *nearside terminating* sejumlah terminal dikembangkan di pinggiran kota, dan pergerakan di dalam kota dilayani oleh angkutan kota yang berasal dan berakhir di terminal-terminal yang ada.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 tahun 1995 juga dijelaskan mengenai persyaratan penentuan

lokasi terminal penumpang yang mana harus memperhatikan beberapa hal, diantaranya yaitu:

- Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan.
- Rencana umum tata ruang.
- Kecepatan lalu lintas dan kapasitas jalan di sekitar terminal.
- Keterpaduan moda transportasi baik intra maupun antar moda.
- Kondisi topografi lokasi terminal.
- Kelestarian lingkungan.

Selain itu dijelaskan juga untuk persyaratan penentuan lokasi Terminal Penumpang Tipe A harus memperhatikan beberapa aspek, yaitu:

- Terletak di Ibukota Provinsi, Kotamadya atau Kabupaten dalam jaringan trayek antar kota antar provinsi dan/atau angkutan lintas batas negara,
- Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA,
- Jarak antara dua terminal penumpang Tipe A sekurang-kurangnya 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya,
- Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 ha untuk terminal di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 3 ha di pulau lainnya, dan
- Mempunyai jalan akses masuk atau jalan keluar ke dan dari terminal, sekurang-kurangnya berjarak 100 meter di Pulau Jawa dan 50 meter di pulau lainnya

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan secara kualitatif. Menurut Straus dan Corbin (2003), penelitian bersifat kualitatif merupakan jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistik atau bentuk hitungan lainnya. Contohnya dapat berupa penelitian tentang kehidupan, riwayat, dan perilaku seseorang terhadap kondisi lingkungan sekitarnya.

Moleong (2006) juga menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam

bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Penelitian ini digunakan metode penelitian kualitatif yang fokus pada analisis keragaman persepsi *stakeholder* terhadap lokasi dan fungsi terminal penumpang Tipe A Kebumen melalui observasi lapangan, wawancara secara mendalam (*in-depth interview*) kepada *stakeholder* terkait sebagai sampel dan juga penelaahan dokumen untuk mendapatkan data dan informasi penting di lapangan. Data tersebut dianalisis dengan tetap mempertahankan keaslian teks yang memaknainya, hal ini dilakukan karena tujuan dari penelitian kualitatif adalah untuk memahami fenomena dari sudut pandang *stakeholder*, konteks sosial, dan institusional, sehingga pendekatan kualitatif ini bersifat induktif. Singarimbun & Effendi (1989) juga menjelaskan bahwa penelitian dengan pendekatan kualitatif, data merupakan sumber teori dan teori berdasarkan pada data. Kategori-kategori dan konsep-konsep dikembangkan oleh peneliti di lapangan.

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan data primer:

1. Data Sekunder

Merupakan data yang diperoleh lewat pihak tertentu dan tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subyek penelitiannya. Sumber data ini terkadang sering diabaikan padahal kesediaan datanya relatif tersedia dan dalam kondisi siap pakai.

Pengumpulan data sekunder meliputi studi kepustakaan, data dinas-dinas atau instansi terkait pada Pemerintah Daerah Kabupaten Kebumen. Studi kepustakaan yang dilakukan adalah memakai data yang telah didapatkan oleh orang lain melalui penelitian, literatur, serta artikel yang relevan. Atau juga pengambilan data yang sudah terkumpul ke dalam bentuk buku-buku di kantor-kantor atau instansi di daerah studi maupun melalui pencatatan data atau hasil penelitian dari pihak-pihak tertentu yang tentunya masih terkait dengan studi ini. Selain itu, pengumpulan data sekunder ini juga termasuk untuk kebijakan dan rencana pemerintah daerah setempat.

2. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti melalui hasil observasi/pengamatan di lapangan dan wawancara secara mendalam dengan

stakeholder terkait (sampel) melalui kegiatan lapangan. Berikut *stakeholder* yang berkepentingan terkait keberadaan terminal penumpang Kebumen yang tercantum pada Tabel 1.

Tabel 1. Daftar *Stakeholder* Yang Diteliti

No	<i>Stakeholder</i>	Pihak-Pihak yang Berkepentingan	
1.	<i>Stakeholder Langsung</i>	Unsur Pemerintah	- <i>Stakeholder</i> yang memiliki kewenangan secara legal dalam hal perumusan pengambilan dan pelaksanaan keputusan atau hasil kebijakan,
		Pengguna Jasa Pelayanan Transportasi	- <i>Stakeholder</i> yang menggunakan jasa pelayanan transportasi terminal penumpang Kebumen,
		Organisasi/Pagu yuban Angkutan	-Organisasi perkumpulan awak angkutan umum khususnya yang berada di daerah Kabupaten Kebumen,
2.	<i>Stakeholder Tidak Langsung</i>	Masyarakat Sekitar	-Masyarakat sekitar yang mendiami/bertempat tinggal di sekitar lokasi terminal penumpang Kebumen
		Tokoh Masyarakat	-Pemuka masyarakat ataupun orang yang ditokohkan di wilayah sekitar lokasi terminal penumpang Kebumen
		Akademisi	-Kalangan mahasiswa atau perguruan tinggi yang mempunyai kepedulian, keahlian dan dapat memberikan informasi terkait pengembangan terminal penumpang Kebumen

Penarikan sampel dilakukan sampai mencapai titik jenuh atau jika dianalogikan dengan penelitian kualitatif maka dipergunakan metode penentuan sampel dengan metode *purposive sampling*. Pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini didasarkan pada tujuan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Tujuan 1, dengan teknik analisis *Cross-Tab* (tabulasi silang) dan metode analisis statistik deskriptif guna menyajikan data dalam bentuk tabel/matriks. Tujuan 2, dilakukan analisis data secara induktif-kualitatif yaitu analisis data yang melewati beberapa proses tahapan seperti reduksi data, kategorisasi, sintesisasi, dan menjawab pertanyaan penelitian, sedangkan metode analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Tujuan 3, digunakan analisis SWOT untuk melihat faktor internal dan eksternalnya untuk merumuskan rekomendasi kebijakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Pemanfaatan Terminal Penumpang

Kondisi eksisting pemanfaatan terminal penumpang Kebumen oleh *stakeholder* selaku pengguna jasa transportasi dalam memanfaatkan terminal penumpang tipe A Kebumen dapat dilihat dari jumlah kedatangan bus dan penumpang yang naik dan turun di dalam terminal, jumlah pelayanan rute trayek angkutan umum/bus yang melayani terminal, dan pemasukan retribusi terminal terhadap pemasukan pendapatan daerah.

Jumlah Penumpang dan Angkutan Umum

Berdasarkan data yang ada pada Tabel 1, terlihat bahwa selama tujuh tahun terakhir terjadi peningkatan jumlah penumpang secara signifikan setelah terjadi penurunan pada tahun kedua, yaitu pada tahun 2005. Rata-rata tingkat pertumbuhan jumlah penumpang turun di Terminal Penumpang Kebumen adalah 5,47 % dan pertumbuhan 8,05 % untuk jumlah penumpang yang naik atau berangkat dari terminal penumpang Kebumen. Dan untuk rata-rata pertumbuhan jumlah kedatangan bus/rit mencapai 1,38 %. Sedangkan rata-rata bus yang masuk terminal perharinya pada tahun 2010 jumlahnya mencapai 306 buah armada bus.

Tabel 2. Jumlah Kedatangan Bus Dan Penumpang

No.	Tahun	Jumlah Bus/Rit	Jumlah Penumpang	
			Turun	Naik
1	2004	103711	97662	102990
2	2005	93463	95853	100814
3	2006	96153	96953	100256
4	2007	99006	98125	101958
5	2008	104572	108612	111331
6	2009	108278	113073	128288
7	2010	111695	132898	160140
Rata-rata pertahun		102411	106168	115111
Rata-rata pertumbuhan (%)		1,38	5,47	8,05

Sumber: Dinas Perhubungan Kebumen, 2011

Trayek Angkutan Umum

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan dengan Kendaraan Umum dijelaskan mengenai kewajiban pemegang ijin trayek angkutan umum untuk harus menaati dan mematuhi jadwal waktu perjalanan dari terminal sesuai dengan

apa yang tercantum pada kartu pengawasan. Didasarkan dari keputusan tersebut, pelayanan jaringan trayek yang ada di terminal penumpang Kebumen yang mencantumkan jam singgah pada kartu pengawasannya terdapat 3 macam, yaitu trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), trayek angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan trayek Angkutan Pedesaan (Angdes).

Sedangkan untuk jenis pelayanan jaringan trayek yang tidak mempunyai jam singgah di terminal penumpang Kebumen hanya satu macam, yaitu trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dengan menggunakan bus-bus patas/cepat dan bus malam. terkait dengan kebijakan pemerintah daerah Kabupaten Kebumen, khususnya yang dilakukan oleh UPTD Pengelola Terminal Penumpang Kebumen dan jajaran dinas terkait, dalam rangka optimalisasi terminal penumpang Kebumen maka dikeluarkan kebijakan agar semua angkutan umum/bus diwajibkan untuk masuk ke dalam terminal walaupun tidak mempunyai jam singgah. Hal ini lebih mendasari terhadap pencapaian target retribusi terminal, dan juga untuk meramaikan terminal penumpang Kebumen.

Tabel 3. Jenis Pelayanan Angkutan Umum

No.	Jenis Pelayanan	Jumlah Perusahaan	Jumlah Trayek	Jumlah Kendaraan	Kapasitas Angkutan
Jam Singgah/Reguler					
1	AKAP	23	8	139	50-55 seat
2	AKDP	9	2	54	50-55 seat
		2	1	3	24-27 seat
		28	1	124	14-16 seat
3	Angdes	3	1	8	14-16 seat
		8	3	25	12 seat
Jumlah		73	16	353	
Non-Jam Singgah/Bus Patas-Cepat					
1	AKAP	30	15	177	50-55 seat
JUMLAH TOTAL		103	31	530	

Sumber: Dinas Perhubungan Kab.Kebumen, 2011

Pelayanan trayek AKDP dari arah barat (Purwokerto) menggunakan Bus Kecil (14-16 seat) sebanyak 34 unit tidak ke Terminal Penumpang Kebumen tetapi langsung menuju Sub Terminal Non-Bus Kebumen dan untuk trayek AKDP dari arah timur (Purworejo) menggunakan Bus Kecil (14-16 seat) sebanyak 124 unit masuk Terminal Penumpang Kebumen

(hanya melintas) kemudian menuju Sub Terminal *Non-Bus* Kebumen. Namun dalam kenyataannya dilapangan, banyak terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh para awak angkutan tersebut seperti hanya melintas di depan terminal saja tanpa mau masuk ke dalam terminal karena cenderung untuk menghindari retribusi dan juga dikarenakan sepinya penumpang yang ada di dalam terminal sehingga awak angkutan tersebut enggan untuk masuk ke dalam terminal penumpang Kebumen.

Selain itu juga terjadi pelanggaran pemotongan rute jalur trayek angkutan, yaitu dengan menghindari jalan yang melintasi depan terminal penumpang Kebumen karena dirasa lebih memakan waktu dan biaya perjalanan. Pelanggaran tersebut sangat sering terjadi terutama di pertigaan Sijago (dari arah Barat), dan pertigaan Kedungbener (dari arah timur), sehingga tidak masuk ke jalan lingkaran selatan/luar Kota Kebumen atau dengan kata lain tidak melintasi terminal penumpang Kebumen.

Kondisi ini juga terjadi dengan jenis pelayanan trayek angkutan pedesaan, dimana sebagai akibat adanya terminal penumpang Kebumen ini maka jalur rute angkutan pedesaan mengalami penataan ulang rute jalur angkutan umum dari dan ke terminal penumpang Kebumen dengan maksud untuk menghubungkan akses dari terminal penumpang Kebumen tersebut ke pusat-pusat keramaian atau pusat aktivitas kegiatan masyarakat di Kota Kebumen. Namun dalam pelaksanaannya, rute baru tersebut sebagian besar sudah mulai banyak ditinggalkan oleh para awak angkutan pedesaan terutama angkutan yang menggunakan kapasitas muatan 12 tempat duduk, dan beralih menggunakan rute jalur angkutan lama yang tidak melewati terminal penumpang Kebumen dikarenakan lebih hemat biaya dan waktu.

Retribusi Terminal

Tabel 4. Penerimaan Retribusi Terminal Setelah Relokasi

No.	Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Persentase (%)	Selisih (Rp)
1	2005	110.998.000	112.754.850	101%	1.756.850
2	2006	116.396.000	114.401.900	91,23%	(-1.994.100)
3	2007	122.078.000	125.195.950	102%	2.117.950
4	2008	128.565.000	134.998.150	105%	6.433.150
5	2009	134.856.000	156.267.900	115%	21.411.900

6	2010	136.174.000	161.806.850	118%	25.328.850
7	2011	138.996.000	-	-	-

Sumber: Dinas Perhubungan, 2011

Berdasarkan Tabel 4. dapat dilihat mengenai kontribusi terminal penumpang terhadap pemerintah daerah, khususnya Pemerintah Kabupaten Kebumen dapat berfungsi sebagai sarana penunjang bagi peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor retribusi. Dengan melihat data penerimaan retribusi terminal penumpang Kebumen dapat diketahui sejauh mana fungsi terminal penumpang Kebumen bermanfaat dalam mendukung penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dimana dari tahun 2007 sampai pada tahun 2010 jumlah penerimaan retribusi terminal mengalami peningkatan yang signifikan

Tabel 5. Kontribusi Retribusi Terminal Terhadap PAD Kabupaten Kebumen

No	Tahun	PAD	Retribusi Terminal	Presentase (%)
1	2005	28.781.015.000	112.754.850	0.392
2	2006	92.533.193.335	114.401.900	0.124
3	2007	54.260.879.712	125.195.950	0.231
4	2008	59.781.456.500	134.998.150	0.226
5	2009	62.281.030.000	156.267.900	0.251
6	2010	58.742.310.000	161.806.850	0.275

Sumber: Dinas Perhubungan, 2011

Berdasarkan Tabel 5. di atas dapat diketahui bahwa persentase jumlah kontribusi retribusi terminal penumpang Kebumen terhadap pemasukan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Kebumen, baik dalam jumlah nominal maupun persentase. Meskipun mengalami penurunan dari tahun pertama ke tahun kedua (dalam persentase), tetapi secara keseluruhan penerimaan dari retribusi lebih tinggi bila dibandingkan dengan sebelum direlokasi. Sebagai perbandingan, berikut daftar penerimaan retribusi terminal penumpang Kebumen sebelum dilakukan relokasi yang ada pada Tabel 6.

Tabel 6. Penerimaan Retribusi Terminal Sebelum Relokasi

No	Tahun	Target	Realisasi	Persentase	Selisih
1	2001	89.560.000	90.107.450	100,61%	547.450
2	2002	92.645.000	88.695.000	95,73%	(-3.950.000)
3	2003	95.889.600	89.947.110	93,80%	(-5.942.490)
4	2004	101.160.000	104.342.350	103,14%	3.182.350

Sumber: Dinas Perhubungan, 2011

Dari semua tabel penerimaan retribusi terminal penumpang Kebumen, baik yang sesudah maupun sebelum direlokasi, didapati bahwa dari tahun awal sampai pada tahun yang terakhir secara kuantitas mengalami peningkatan, terutama setelah adanya relokasi terminal ke lokasi sekarang ini. Namun akan tetapi, meskipun mengalami peningkatan dibandingkan dengan sebelum direlokasi, kebijakan relokasi ini hanya berdampak pada sektor informal. Para sektor informal ini adalah yang memberikan kontribusi terhadap pendapatan jasa terminal lewat retribusi sewa tanah, sewa bangunan, dan kebersihan yaitu bagi para awak angkutan umum, pedagang asong, pemilik toko atau kios, tukang becak, dan tukang ojek. Atau dengan kata lain, dengan adanya kebijakan relokasi terminal penumpang Kebumen selain membawa hasil yaitu PAD, akan tetapi berimplikasi pada sektor informal. Sektor informal adalah unit pendampak yang harus menanggung beban. Sebagai unit yang berhubungan langsung dengan kebijakan itu seharusnya kebijakan pembangunan terminal baru ini harus memberikan nilai lebih bagi sektor-sektor yang lainnya.

Keragaman Persepsi

Keragaman persepsi yang muncul dari masing-masing *stakeholder* dengan berbagai alasan latar belakang kepentingan, motivasi, dan respon yang melatarbelakangi hal tersebut. Sehingga secara keseluruhan dapat ditemukan bahwa perkembangan terminal penumpang tipe A Kabupaten Kebumen selama ini ternyata hanya menguntungkan bagi sebagian pihak saja, terutama setelah dilakukan perpindahan lokasi terminal ke lokasi yang sekarang.

Pihak-pihak yang merasa diuntungkan dari perkembangan terminal penumpang Kebumen selama ini adalah dari pihak pemerintah daerah saja, karena menguntungkan dari segi pemasukan retribusi terminal untuk pendapatan asli daerah (PAD) Kebumen, padahal terminal penumpang merupakan salah satu sarana atau fasilitas publik yang mana harus memberikan pelayanan dan keuntungan untuk semua kalangan, tidak hanya untuk pemerintah daerah saja.

Fungsi sosial, ekonomi, dan distribusi di dalam terminal selama ini tidak dapat berjalan secara maksimal, sehingga hal ini menyebabkan banyak yang dirugikan akibat perkembangan

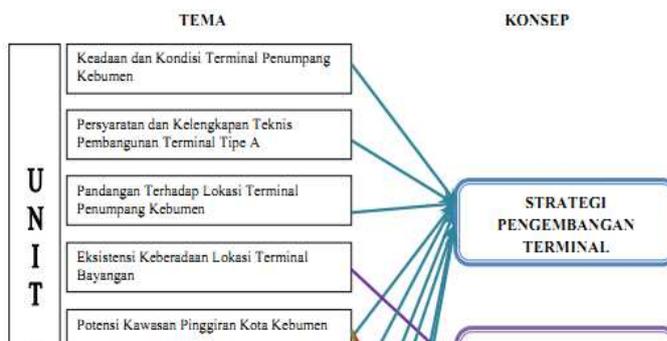
terminal penumpang Kebumen tersebut. Pihak yang merasa dirugikan meliputi pengguna jasa transportasi, pengusaha jasa transportasi, dan pengusaha penjual jasa pendukung transportasi. Pengguna jasa transportasi meliputi masyarakat, tokoh masyarakat, dan penumpang, sedangkan pengusaha jasa transportasi meliputi para awak angkutan umum AKAP, AKDP, dan Angdes. Dan untuk pengusaha penjual jasa pendukung transportasi meliputi para pemilik toko, kios, warung makan, pedagang asong, parker, dan agen perjalanan.

Secara keseluruhan perkembangan terminal penumpang Kebumen belum mampu memberikan keuntungan terhadap semua pihak, sehingga tentunya kedepan dalam mengoptimalkan fungsi pelayanan terminal penumpang Kebumen tersebut harus melibatkan semua *stakeholder* yang ada agar nantinya semua pihak merasakan keuntungan terhadap keberadaan terminal Kebumen tersebut.

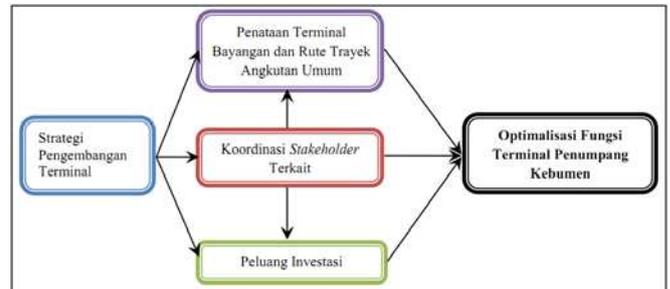
Konseptualisasi

Konseptualisasi dirumuskan berdasarkan tema-tema yang muncul melalui kategorisasi data yang diperoleh dalam bentuk kumpulan dari unit-unit informasi. Data-data yang diperoleh dari hasil wawancara secara mendalam (*indepth interview*), survei lapangan, survei instansional, dan studi literatur dikumpulkan dan dianalisis, kemudian diabstraksikan untuk memunculkan suatu konsep sebagai penemuan penelitian kualitatif. Sebuah tema-tema tersebut dapat mengarah kepada satu buah konsep atau lebih, bahkan satu tema dapat mengarah ke semua konsep yang ada. Hal ini dikarenakan karena sebuah konsep adalah hasil keterkaitan antar tema.

Berdasarkan tema-tema yang dapat diabstraksi, didapatkan 4 konsep utama yang berkaitan dengan persepsi *stakeholder* mengenai terminal penumpang tipe A Kabupaten Kebumen yaitu konsep yang berkaitan dengan strategi pengembangan terminal, konsep penataan terminal bayangan dan trayek, konsep koordinasi *stakeholder* terkait, serta konsep peluang investasi. Gambar 3 berikut menunjukkan gambaran abstraksi induksi konsep.



terminal penumpang Kebumen ke depan mampu berjalan lebih optimal lagi dengan berusaha mengoptimalkan fungsi pelayanan terminal dengan dukungan dari semua *stakeholder* terkait. Hubungan antar konsep dapat diilustrasikan seperti Gambar 4. berikut:



Gambar 4. Model Hubungan Antar Konsep

Gambar 3. Matrik Induksi

Model Hubungan Antar Konsep

Hubungan antar konsep yang terlihat pada gambar diatas diketahui bahwa konsep yang berkaitan dengan strategi pengembangan terminal merupakan konsep awal yang menumbuhkan hubungan dengan konsep lainnya, hal ini dikarenakan untuk menumbuhkan konsep strategi ini perlu dukungan dari konsep lainnya seperti konsep penataan terminal bayangan dan rute angkutan umum, konsep koodinasi *stakeholder* terkait, dan konsep peluang investasi.

Sedangkan penekannya adalah pada konsep yang berkaitan dengan koordinasi *stakeholder* terkait yang memberikan andil besar terhadap berkesinambungnya hubungan semua antar konsep tersebut, karena konsep ini selain turunan dari konsep strategi, juga menghubungkan antar konsep koordinasi dengan konsep penataan dan juga dengan konsep peluang. Selama ini perkembangan terminal hanya menguntungkan pihak tertentu saja, tentunya agar semua pihak merasa untung terhadap keradaan terminal tersebut maka harus melibatkan semua *stakeholder* terkait guna mengoptimalkan fungsi terminal penumpang Kebumen.

Maka, ketika hubungan antar konsep tersebut dapat berjalan seimbang, sehingga pada akhirnya mampu menghasilkan hubungan yang bermuara pada optimalisasi fungsi terminal penumpang Kebumen, karena hal tersebut merupakan hal yang perlu untuk sesegera mungkin dilakukan agar keberlangsungan

Rekomendasi Kebijakan

Strategi rekomendasi kebijakan terkait optimalisasi fungsi terminal penumpang Kebumen adalah sebagai berikut:

- Perlunya dibuat pusat-pusat kegiatan baru di wilayah pinggiran Kota Kebumen, sehingga menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini lebih terkonsentrasi di pusat kota.
- Mendorong terjadinya percepatan pembangunan berbagai jenis sarana dan prasarana pelayanan masyarakat terutama di sekitar kawasan terminal Kebumen.
- Mengembangkan fungsi terminal penumpang Kebumen sebagai akselerator bagi pengembangan pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggiran.
- Peningkatan pelayanan terminal penumpang Kebumen
- Peningkatan kedisiplinan para pengguna angkutan umum

KESIMPULAN

1. Pemanfaatan terminal oleh penumpang dan awak angkutan dirasa masih rendah, walaupun rata-rata pertumbuhan untuk jumlah penumpang yang naik dan turun di terminal setiap tahunnya mencapai 8,05% dan 5,47%, dan untuk kedatangan bus 1,38%, akan tetapi jumlah tersebut masih belum sesuai dengan kapasitas daya tampung terminal dan skala pelayanan terminal tipe A, karena sepiunya terminal tersebut di akibatkan keengganan mereka untuk memanfaatkan terminal sebagai tempat pangkalan dan

tempat untuk perpindahan antar moda angkutan.

2. Pemanfaatan terminal penumpang Tipe A Kebumen hanya menguntungkan pihak tertentu saja, yaitu hanya berupa pencapaian target retribusi terminal, sedangkan fungsi terminal sebagai distribusi, ekonomi, dan sosial belum mampu berjalan secara maksimal.
3. Keragaman persepsi *stakeholder* terhadap lokasi dan fungsi terminal penumpang tipe A Kabupaten Kebumen terlihat bahwa sebagian besar pihak menganggap lokasi dan fungsi terminal penumpang Tipe A Kebumen belum berjalan secara optimal, sehingga perlu dilakukan upaya optimalisasi terminal dengan memperhatikan beberapa aspek tertentu.
4. Tema-tema yang muncul sebagai bentuk keragaman persepsi *stakeholder* terhadap lokasi dan fungsi terminal penumpang Tipe A Kabupaten Kebumen meliputi: Persyaratan dan kelengkapan teknis pembangunan terminal Tipe A; Keadaan dan kondisi terminal; Pandangan terhadap lokasi terminal; Eksistensi keberadaan terminal bayangan; Potensi kawasan pinggiran; Aksesibilitas terminal; Pandangan terhadap kebijakan relokasi terminal; Pemanfaatan fungsi terminal penumpang Tipe A; Pusat aktivitas dan pergerakan masyarakat; Sistem pengelolaan dan pelayanan angkutan; Kerjasama antar beberapa *stakeholder*; Keinginan dan harapan.
5. Model hubungan antar konsep menghasilkan hubungan yang bermuara pada optimalisasi fungsi terminal penumpang Kebumen dengan penekan terhadap koordinasi *stakeholder* terkait karena memberikan andil besar terhadap berkesinambungannya hubungan semua antar konsep tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I. 1996. *Menuju Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- Alfandi, W. 2001. *Epistemologi Geografi*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Bintarto & Suprpto. 1982. *Metode Analisa Geografi*. Jakarta: LP3ES
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1998. *Pedoman Teknik Pembangunan Terminal*

Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota. Jakarta: Direktorat Sistem Prasarana

- Freeman, R. Edward. 1984. *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Boston: Pitman
- Gold, John K. 1980. *An Introduction to Behavioural Geography*. New York: Oxford University Press
- Hagget, Peter. 1972. *Geography : A Modern Synthesis*. New York : Harper and Pow, Publisher, Inc.
- Moleong, Lexy. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif: Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Singarimbun, M.S. & Effendi, S. 1989. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: PT Midas Surya Grafindo-LP3ES
- Straus, Anselm dan Corbin, Juliet. 2003. *Dasar-Dasar Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar