



Penyelenggaraan Terminal Batu Kuning Baturaja Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Implementation of Batu Kuning Baturaja Terminal Based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 40 of 2015 concerning Service Standards for the Implementation of Road Transportation Passenger Terminals

Nora Soraya Sinabutar

norasorayasinabutar@gmail.com

Politeknik Sriwijaya

Submitted: Mar 27, 2020; Reviewed: Apr 21, 2020; Accepted: Mei 15, 2020

Info Artikel

Kata Kunci: Efektivitas; Terminal; Batu Kuning.

Keywords: *Effectiveness; Terminal; Yellow Stone.*

DOI:

<https://doi.org/10.25041/aelr.v1i1.2084>

Abstrak

Penyelenggaraan terminal berkaitan dengan seberapa jauh pemerintah menjalankan fungsi terminal sebagaimana mestinya. Untuk mengetahui efektivitas penyelenggaraan terminal Batu Kuning di Baturaja berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, dalam penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif empiris. Selanjutnya, efektivitas penyelenggaraan terminal Batu Kuning dapat dilihat melalui empat hal secara umum yaitu aksesibilitas, fasilitas, kenyamanan dan keamanan dari terminal itu sendiri sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 bahwa penyelenggaraan terminal wajib menyediakan pelayanan keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan pelayanan kesetaraan bagi



masyarakat. Terminal Batu Kuning sebagai terminal tipe A kelas 3 di Baturaja belum bisa dikatakan efektif dikarenakan aksesibilitas, fasilitas, kenyamanan serta keamanan dari terminal Batu Kuning belum memadai dikarenakan indikator dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2015 banyak tidak tersedia. Maka diperlukan adanya penambahan dan perbaikan fasilitas terminal Batu Kuning, baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang tugas guna meningkatkan efektivitas terminal bukan hanya tugas aparat penegak hukum saja, namun semua pihak yang menggunakan jalan raya harus saling berkerja sama, baik itu pengemudi AKAP, AKDP, ANGKOT dan ANGDES, penumpang, serta semua masyarakat yang ada didalam terminal Batu Kuning memiliki kewajiban untuk bekerja sama mendukung penyelenggaraan terminal Batu Kuning berjalan efektif.

Abstract

The effectiveness of terminal operation is related to how far the government carries out the terminal functions as it should be. To determine the effectiveness of the Batu Kuning terminal operation in Baturaja, based on the Minister of Transportation Regulation Number 40 of 2015 concerning Standard Services for the Implementation of Road Transportation Passenger Terminals, in this study using a normative-empirical legal approach. Furthermore, the effectiveness of the operation of the Batu Kuning terminal can be seen through four things in general, namely accessibility, facilities, comfort and security of the terminal itself in accordance with the Minister of Transportation Regulation Number 40 of 2015 that the operation of the terminal is obliged to provide safety, security, comfort, convenience, and equality service for the community. Batu Kuning Terminal as a class 3 type A terminal in Baturaja cannot be said to be effective because the accessibility, facilities, comfort and safety of the Batu Kuning terminal are inadequate because the indicators in the Minister of Transportation Regulation Number 40 of 2015 are not available. So it is necessary

to add and repair Batu Kuning terminal facilities, both main facilities and task support facilities in order to increase the effectiveness of the terminal, not only the duty of law enforcement officers, but all parties using the road must cooperate with each other, be it AKAP, AKDP, ANGKOT drivers. and ANGDES, passengers, and all the people in the Batu Kuning terminal have the obligation to work together to support the operation of the Batu Kuning terminal to run effectively.

A. Pendahuluan

Transportasi umum merupakan sarana penghubung antar wilayah bagi masyarakat di Indonesia. Transportasi umum terbagi menjadi tiga jenis penghubung yakni darat, laut dan udara. Terminal merupakan sarana penghubung transportasi darat masal yang terdapat di setiap wilayah di Indonesia. Fasilitas sarana dan prasarana sejatinya merupakan indikator peningkatan kesejahteraan masyarakat dalam suatu wilayah. Kualitas suatu sarana dan prasana terminal pun menjadi indikator keberhasilan kinerja pemerintahan guna menjamin laju pertumbuhan jasa-jasa pengangkutan.¹ Pemerintah pusat maupun daerah sejatinya harus memberikan fasilitas pada terminal, apabila pemerintah tidak mampu menunjang sarana yang baik di terminal maka peran non formal menjadi alternatif bagi masyarakat guna menunjang akses transportasi umum pada terminal.²

Terminal bayangan bukan merupakan permasalahan baru di Indonesia, namun permasalahan ini tidak kunjung menurun bahkan terus meningkat disetiap wilayah, termasuk di Kabupaten Ogan Komering Ulu.³ Pemerintah Daerah telah melakukan upaya guna menurunkan penggunaan terminal bayangan dengan membangun terminal yang lebih layak sebagai tempat beroperasi menunggu,⁴ menaikkan dan menurunkan penumpang yaitu terminal resmi, salah satunya terminal tipe A Batu Kuning Baturaja. Pada tanggal 23 Agustus 2016, terminal tipe A Batu Kuning Kab. OKU secara resmi diambil alih oleh pemerintah pusat. Terminal tipe A Batu Kuning bukanlah satu-satunya terminal yang diambil alih, ada 6 terminal di Sumatera Selatan yang diambil alih oleh Pemerintah Pusat. Diambil alihnya terminal yang merupakan aset daerah Baturaja disinyalir karena terminal tidak berfungsi secara maksimal terlihat dari tidak minimnya angkutan penumpang yang keluar masuk layaknya terminal pada umumnya.⁵ Sebelum lokalisasi pemindahan, terminal tipe A ini terletak dipusat kota Baturaja bersebelahan dengan pasar induk Baturaja. Guna keperluan

¹ Dyah Andriyanti, Rachmat Mudiyo, "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang dan Permasalahan di Kawasan Sekitarnya", *Jurnal Planologi*, Vol 14 No.1, (2017), hlm 2.

² Bramantya Adi Nugraha, "Studi Tentang Keberadaan Terminal Bayangan Suku n Banyumanik Kota Semarang", *Jurnal of Politic and Governement Studies*, Vol 7 No.2, (2018), hlm 9.

³ Ira Meutia Hanafi, "Kajian Kelembagaan Pengelolaan dan Sistem Terminal Bandar Raya Payu ng Sekaki Kota Pekanbaru", *Jurnal Pembangunan dan Wilayah Kota*, Vol 8 No.2, (2012), hlm 154.

⁴ Sisca V Pandey, "Pentingnya Master Plan Dalam Proses Pembangunan Terminal Angkutan Jalan (Studi Kasus: Master Plan Terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro)", *Jurnal Sipil Statik*, Vol 4 No.6, (2016), hlm 392.

⁵ Nur Laila Fitriana, Galing Yudayana, Winny Astuti, "Kinerja Fungsi Terminal Giri Adipura Dalam Sistem Transportasi di Kabupaten Wonogiri", *Jurnal Arsitektura*, Vol 15 No. 1, (2017), hlm 93.

penataan ruang maka pemerintah daerah Baturaja merelokalisasi terminal tersebut menjadi Kantor Perizinan dan Kantor Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil. Sehingga terminal Baturaja dipindahkan ke wilayah Batu Kuning yang lokasinya yang tidak strategis dan sulit dijangkau. Pemandangan terminal ini berdampak sangat besar terhadap pengemudi angkutan kota atau desa karena lokasinya yang sangat jauh. Pengemudi merasa keberatan jika harus memutar masuk terminal terlebih dahulu, kemudian baru masuk ke kota serta penumpang yang tidak mau jika harus menunggu, bahkan naik dan turun pada lokasi terminal tersebut.

Suatu usaha dikatakan efektif apabila usaha tersebut mencapai tujuannya. Adapun arti kata efektif berasal dari bahasa Inggris yakni *effective* yaitu baik hasilnya, tepat, dan benar. Sedangkan menurut Kamus Bahasa Indonesia efektif berarti berdampak (akibatnya, pengaruhnya, kesannya, manjur, atau mujarab, dapat membawa hasil atau berhasil guna). Dapat disimpulkan jika efektivitas terminal dilihat dari hasil pelaksanaan fungsi terminal itu sendiri sebagaimana mestinya. Berdasarkan hasil pengamatan awal peneliti, terminal Batu Kuning tidak dimanfaatkan dengan semestinya oleh masyarakat OKU karena sebagian besar penumpang maupun calon penumpang angkutan kota antar provinsi (AKAP), angkutan kota dalam provinsi (AKDP), angkutan pedesaan (ANGDES) dan angkutan kota (ANGKOT) lebih sering menggunakan lokasi-lokasi pool, kantor perusahaan angkutan/agen, pinggir jalan seperti persimpangan dekat lokasi dan menuju lokasi terminal, untuk menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan yang harusnya dilakukan dalam terminal.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan merupakan salah satu peraturan yang mengatur mengenai standar pelayanan terminal penumpang yang harus dijadikan sebagai petunjuk untuk menyelenggarakan terminal dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh pengguna terminal, baik pemerintah, pihak swasta maupun penumpang.⁶ Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang efektivitas penyelenggaraan terminal untuk menganalisis efektivitas penyelenggaraan terminal Batu Kuning di Baturaja. Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif empiris dengan menggunakan analisa deskriptif.

B. Pembahasan

1. Efektivitas Penyelenggaraan Terminal Batu Kuning Baturaja

a. Aksesibilitas Terminal Batu Kuning

Berdasarkan hasil penelitian dengan melakukan wawancara terhadap responden mengenai aksesibilitas terminal Batu Kuning, hanya ada dua responden yakni Kepala Satuan Pelaksana terminal Batu Kuning dan Kepala Administrasi Tata Usaha Terminal Batu Kuning yang menjawab bahwa terminal Batu Kuning memiliki aksesibilitas yang baik, meski belum ada dampaknya sampai sekarang, tetapi dalam jangka panjang lokasi terminal Batu Kuning sekarang dinilai sangat strategis karena memiliki kemudahan untuk dicapai dan kemudahan pergerakan masyarakat. Sisanya menjawab bahwa aksesibilitas terminal tidak strategis karena, jauh dari pusat aktivitas masyarakat Kab. OKU. Untuk lebih jelas dapat dilihat dari tabel berikut.

No	Nama	Pekerjaan	Hasil wawancara	Analisis Penulis
----	------	-----------	-----------------	------------------

⁶ Wilton Wahab, Priuma Andhika, "Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau", *Jurnal Teknik Sipil ITP*, Vol 6 No.1, (2019), hlm 31.

1	Firmansyah	Kepala Dinas Perhubungan kab. OKU	Aksesibilitas terminal strategis, mungkin belum berdampak sekarang tapi dalam jangka waktu yang panjang.	Aksesibilitas terminal Batu Kuning sampai sekarang, masih memiliki jarak tempuh yang lama karena kondisi jalan yang rusak dan beberapa sisi berlobang sehingga mempengaruhi waktu tempuh untuk mencapai lokasi terminal menjadi lama, karena lokasinya yang jauh dari pusat aktivitas masyarakat. Hal ini yang mendasari para penumpang maupun calon penumpang lebih memilih menggunakan pool/loket dan persimpangan jalan untuk
2	Deni Pirsando, S.E	Kepala satuan pelayanan (SATPEL) terminal Batu Kuning	Aksesibilitas terminal strategis, mengingat bahwa daerah Baturajar Barat akan di bangun.	
3	Anton Yuliansah	Petugas Administrasi dan Tata Usaha terminal Batu Kuning (ASN)	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena harusnya terminal berdekatan dengan aktivitas masyarakat.	
4	Meini Fitriana, S.Pd	Petugas Administrasi dan Tata Usaha terminal Batu Kuning (PPNPN)	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena daerahnya jauh dari pusat kota.	
5	M. Nasirwan	Pengatur Lalu Lintas terminal Batu Kuning (ASN)	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena belum didukung dengan kemudahan transportasi antarmoda.	
6	Alan Budi Kusuma	Pengatur Lalu Lintas terminal Batu Kuning (PPNPN)	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena belum didukung dengan kemudahan transportasi antarmoda.	
7	Yasir Arapat	Petugas K3 (ASN)	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena jauh dari keramaian dan belum ada kerja sama masalah keamanan dan kenyamanan dengan pihak ketiga (Polsek setempat)	
8	Feri Andika	Petugas K3 (PPNPN)	Aksesibilitas terminal tidak strategis	
9	Arizon	Penjaga Locket PT.ALS	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
10	Eko	Agen Rosalia	Aksesibilitas terminal tidak	

	Sumarno	Indah	strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	mengganggu fungsi terminal, karena dinilai lebih efisien dan cepat. Sepinya penumpang atau calon penumpang yang memanfaatkan terminal, tentu saja membuat sopir maupun agen penumpang angkutan jalan juga tidak memanfaatkan terminal Batu Kuning.
11	Tarno	Sopir Lorena	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
12	Sombos	Sopir Medan Jaya	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
13	Riza wadi	Sopir Pahala Kencana	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
14	Nazarudin	P.O BHW	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
15	Amron	Sopir Baturaja Indah	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
16	Eka widya	Agen Travel 2002	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
17	Badarudin	Sopir Travel 2002	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon penumpang yang memanfaatkannya.	
18	Muman	Sopir Angdes	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena tidak ada penumpang maupun calon	

			penumpang yang mememanfaatkannya.	
19	Ira Astri	Wiraswasta	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena jarak dan waktu tempuhnya yang jauh.	
20	Yesi Novita	Mahasiswi	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena jarak dan waktu tempuhnya yang jauh.	
21	Julian Safe'i	Wiraswasta	Aksesibilitas terminal tidak strategis, karena harus mengeluarkan biaya lagi untuk menggunakan terminal yang lokasinya jauh.	
22	Muhammad Awal	ASN Pemprov Sumsel	Aksesibilitas terminal belum strategis, karena jarak dan waktu tempuhnya yang jauh.	
23	Syafarudin	Pedagang	Aksesibilitas terminal belum strategis, karena lokasinya yang jauh.	

Sumber: Hasil penelitian di terminal Batu Kuning

Dari hasil penelitian, dapat disimpulkan secara umum, yaitu:

- 1) faktor internal meliputi fasilitas utama maupun penunjang di terminal Batu Kuning yang belum memadai sebagai terminal Tipe A.
- 2) faktor eksternal meliputi pengetahuan dan pemahaman para pengemudi angkutan jalan, masyarakat dan agen (operator) jasa angkutan yang rendah tentang ketentuan-ketentuan hukum, kurangnya kesadaran para pengemudi untuk mematuhi hukum yang berlaku. Ditambah dengan perilaku penumpang yang tidak mau menunggu, naik dan turun diterminal dikarenakan jauh, dan mau dijemput atau hanya menunggu di luar terminal lebih tepatnya dipusat kota sehingga sering menyebabkan kemacetan, serta penegakan hukum oleh aparat (kepolisian, dinas perhubungan) tidak tegas dalam menanggulangi permasalahan tersebut.

b. Fasilitas Terminal Batu Kuning

Pada awal tahun 2018 satuan pelayanan terminal tipe A Batu Kuning resmi dikelola oleh pemerintah pusat. Sampai saat ini prasarana di terminal belum memadai, hampir semua bangunan gedung masih memprihatinkan. Kemudian pada awal bulan oktober 2018 gedung kantor satuan terminal tipe A Batu Kuning mulai direnovasi walaupun masih banyak fasilitasnya belum tersedia. Fasilitas terminal Batu Kuning yang masih kurang seperti penunjang kerja terminal, sarana meja dan kursi kerja, komputer, printer, tempat ibadah,

ruang pengobatan, telepon umum serta taman.⁷ Dari hasil penelitian Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah (BPTD) VII Provinsi Sumatera Selatan-Bangka Belitung (Sumsel Babel) telah memberikan fasilitas sarana meja, kursi, alat kebersihan dan komputer kantor, namun belum mencukupi dan belum tersedianya fasilitas kendaraan operasional kantor baik roda dua maupun roda empat untuk mendukung kinerja sumber daya manusia di dalam terminal Batu Kuning. Berdasarkan hasil penelitian hasil wawancara dengan petugas administrasi dan tata usaha terminal Batu Kuning Bapak Anton menjelaskan bahwa Satuan pelayanan terminal Batu Kuning sudah mengkoordinasikan ke BPTD mengenai kekurangan fasilitas di terminal yang meliputi:

1. Ruangan untuk keperluan kantor seperti kantor Transmisi atau lainnya untuk saat ini belum tersedia.
2. Ruangan untuk keperluan pedagang (Kios dan Los Petak) seperti untuk jualan makanan/warung nasi dan Loker Tiket Bus, saat ini sudah tersedia dengan rincian:
 - a. 19 Kios (8 Kios berada di Gedung Angdes dan 11 berada di Gedung AKAP) dengan luas lebih kurang 2,5 x 3 m untuk masing-masing Kios.
 - b. 60 Los Petak dengan luas lebih kurang 2,5 x 3 m untuk masing-masing Los Petak.
 - c. Parkir Kendaraan pribadi saat ini belum tersedia.
 - d. Sewa Lahan Pemasangan Iklan (*Standing Banner*) seperti Promosi iklan rumah, dll saat ini belum tersedia.
 - e. Lahan kosong di belakang gedung kantor dengan luas lebih kurang 500 x 200 m² masih terbengkalai.
3. Usulan lainnya yang telah diajukan ke BPTD;
 - a. Rencana pembuatan lajur di lahan kosong depan gedung kantor dan depan gedung AKAP dengan luas lebih kurang 150 x 50 m².
 - b. Rencana pembuatan mushalla di lahan kosong sebelah kanan gedung kantor dengan luas lebih kurang 75 x 70 m².
 - c. Rencana pembuatan taman lalu lintas di lahan kosong samping kiri gedung kantor dengan luas lebih kurang 70 x 60 m².

Dari uraian pernyataan petugas Administrasi dan Tata Usaha Terminal Batu Kuning, kekurangan fasilitas yang ada di terminal Batu Kuning sebenarnya sudah diajukan ke BPTD Wil. VII Prov. Sumsel-Babel selaku penyambung tangan ke pemerintahan pusat. Namun, belum mendapatkan titik terang kapan akan diadakannya renovasi maupun penambahan fasilitas di terminal Batu Kuning, mungkin terkait dengan dana yang belum tersedia. Pengelolaan terminal bus tipe A harus diserahkan ke Pemerintahan Pusat melalui Kementerian Perhubungan merupakan sebagai tindak lanjut diberlakukannya Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, terhitung 1 Januari 2017 terminal Batu Kuning kabupaten OKU pengelolaannya diambil alih pusat, begitu juga aparatur sipil negara (ASN) dan pegawai pemerintah non pegawai negeri (PPNPN) berubah statusnya menjadi pegawai pusat.⁸

Sejak diambil alihnya kewenangan pengelolaan Terminal Batu Kuning oleh Pemerintah Pusat, Koordinator Satuan Pelaksana terminal Batu Kuning menjelaskan pihaknya belum dapat berkerja secara maksimal karena mereka hanya menunggu dan menerima petunjuk

⁷ Muhammad Fakhziahuddin, Mahdi Syahbandir, Mujibussalim, "Efektivitas Retribusi Terminal Dalam Peningkatan Pendapatan Asli DAERAH", *Syah Kuala Law Journal*, Vol 2 No.2, (2018), hlm 136.

⁸ Muh Aslan, Muhlis Madani, Nuraeni Aksa, "Peran Pemerintah Dalam Pengelolaan Terminal di Terminal Regional Daya Kota Makassar", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol 1 No.3, (2015), hlm 199-201.

pelaksanaan (juklak) dari pusat,⁹ dimana tugas mereka sekebagai satpel hanya memelihara asset saja, semuanya gratis belum ada retribusi ataupun pungutan karena belum ada juklaknya.¹⁰ Meskipun demikian pihaknya rutin melakukan uji kelayakan kendaraan AKAP dan AKDP di area terminal Batu Kuning.

c. Kenyamanan Lingkungan

Kenyamanan lingkungan terminal Batu Kuning ditinjau dari kebersihan dan polusi masih dalam keadaan baik dan kondisi ini akibat belum efektifnya dari fungsi terminal itu sendiri,¹¹ sehingga kawasan area dalam terminal masih sepi dari lalu-lintas kendaraan yang membawa polusi. Sepinya kendaraan yang masuk area terminal Batu Kuning membawa dampak positif menyangkut kenyamanan lingkungan mulai dari limbah buangan kendaraan dan penumpang (oli bekas, sampah) tidak terlihat, kebisingan dan getaran tidak ada, kualitas udara yang mengganggu lingkungan sekitar (asap kendaraan) tidak ada karena sepi kendaraan yang masuk.¹² Lahan hijau di area terminal Batu Kuning masih tersedia namun belum ditata dengan baik, masih berupa lahan kosong samping kiri gedung kantor dengan luas lebih kurang 70 x 60 m².

Fasilitas yang mendukung untuk kenyamanan lingkungan terminal pun belum tersedia. Dilihat dari banyaknya ruko sewaan untuk rumah makan hanya diisi oleh dua penjual dan tempat usaha tersebut sepi sekali pembeli. Namun di lihat dari penempatan posisi rumah makan berada di gedung AKAP yang berada di pinggir area terminal bagian dalam sehingga jauh dari debu, dan kondisi drainase yang bersih dan lancar sudah cukup baik, tempat ibadah yang belum tersedia, karena sumber daya manusia yang ada di dalam lingkungan terminal khususnya yang beragama islam harus menunaikan ibadah menumpang di musholla SPBU yang berjarak kurang lebih 200 m dari terminal Batu Kuning.¹³

d. Keamanan Lingkungan

Kondisi keamanan penumpang atau calon penumpang dan pengemudi pada saat berada didalam Terminal Batu Kuning adalah salah satu penilaian yang mempengaruhi tercapainya tujuan atau sasaran penyelenggaraan terminal yang efektif.¹⁴ Kondisi keamanan Terminal Batu Kuning berdasarkan informasi dari data yang diperoleh dari Koordinator Satpel Terminal Batu Kuning bahwa belum pernah terjadi tindak kriminal di area terminal Batu Kuning. Tapi melihat kondisi lingkungan sekitar Terminal Batu Kuning yang sepi diduga membuat para pengguna jasa layanan merasa takut untuk masuk ke dalam Terminal Batu Kuning.

Kegiatan terminal Batu Kuning terlihat hanya ada sampai jam 15.00 setelah itu tidak terlihat lagi arus kendaraan baik itu AKAP maupun AKDP yang keluar masuk terminal. Di dalam area terminal pun sepi, tidak ada satupun kendaraan yang terparkir menunggu penumpang. Pegawai terminal Batu Kuning memang belum pulang, namun tetap saja tidak

⁹ Shandi Patria Airlangga, "Hakikat Penguasa Dalam Negara Hukum Demokratis", *Jurnal Cepalo*, Vol 3 No.1, (2019), hlm 3.

¹⁰ Dian Agung Wicaksono, "Transformasi Pengaturan Distribusi Urusan Pemerintahan dari Pemerintah Pusat Kepada Pemerintah Daerah", *Padjajaran Jurnal Ilmu Hukum*, Vol 2 No.3, (2015), hlm 465-466.

¹¹ Laurensius Arliman S, "Eksistensi Hukum Lingkungan Dalam Membangun Lingkungan Sehat di Indonesia", *Lex Librum Jurnal Ilmu Hukum*, Vol 5 No.1, (2018), hlm 763.

¹² Mas Achmad Santosa, Margaretha Quina, "Gerakan Pembaharuan Hukum Lingkungan Indonesia Dan Perwujudan Tata Kelola Lingkungan Yang Baik Dalam Negara Demokrasi", *Jurnal Hukum Lingkungan*, Vol 1 Issue 1, (2014), hlm 763.

¹³ Saiful Rohman, Harmen Sulistio, Ludfi Djakfar, "Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Penumpang Domestik (TI) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya", *Jurnal Tata Kelola dan Daerah*, Vol 7 No.2, (2015), hlm 108.

¹⁴ Astri Fatimah, "Implementasi Kebijakan Tatalaksana Penyelenggaraan Pelayanan Jasa Terminal Type A Indihang Kota Tasikmalaya", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol 7 No.1, (2016), hlm 3.

memberikan rasa aman jika menunggu kendaraan di dalam area terminal, di tambah terminal Batu Kuning sepi dan jauh dari area keramaian. Jadi menunggu di pinggir jalan lebih terasa aman dan cepat karena lebih banyak kendaraan yang lewat. Para sopir beranggapan bahwa belum adanya tindak kriminal yang terjadi sampai saat ini di area terminal Batu Kuning tidak memberikan jaminan bahwa keamanannya terjaga.¹⁵ Melihat kenyataannya bahwa kondisi pencahayaan yang kurang terang di area terminal Batu Kuning saat malam hari, membuat para sopir memilih melakukan pemeriksaan di depan pintu masuk di luar terminal. Ditambah dengan pegawai Satpel Batu Kuning yang berjaga di malam hari paling banyak 6 orang. Jadi para sopir tetap merasa tidak nyaman untuk masuk ke area terminal baik itu untuk melakukan pemeriksaan apalagi untuk menaikkan ataupun menurunkan penumpang.

Hasil wawancara dengan Kepala Teknologi informasi dan Adm. Perkantoran terminal Batu Kuning Bapak Anton, menjelaskan bahwa terminal Batu Kuning dalam pengelolaan keamanan dikelola oleh penyelenggara terminal itu sendiri baik itu ASN maupun PPNPN, yang saling bekerjasama baik itu laki-laki maupun perempuan. Setiap bulan akan disusun daftar petugas kebersihan, petugas keamanan lalu lintas serta pengawasnya, dengan jumlah sumber daya manusia 35 Orang dibagi menjadi 5 regu dengan pembagian tugas pengawas, petugas pintu 1, petugas gedung AKAP, dan petugas piket malam. Semua petugas harus memenuhi catatan yang telah disusun oleh koordinator Satpel terminal Batu Kuning, meliputi:

- 1) Mengarahkan kendaraan AKAP dan AKDP ke dalam terminal
- 2) Menggunakan seragam PDL dan atribut lengkap
- 3) Membuat laporan kegiatan ramp check dan kejadian yang menonjol secara berkala
- 4) Petugas yang akan piket malam untuk melaksanakan PAM LALIN di titik rawan macet dan piket kantor
- 5) Bagi petugas yang melaksanakan piket malam besok harinya istirahat (*off*)
- 6) Setiap petugas wajib menjaga kebersihan
- 7) Petugas wanita khusus di meja ramp check
- 8) Melaksanakan tugas dengan penuh rasa tanggung jawab.

Penyediaan dan pengelolaan fasilitas utama dan penunjang sebenarnya dapat dikerjasamakan dengan pihak ketiga. Mengingat letak terminal Batu Kuning yang jauh dari pusat kota, maka keamanan lingkungan saat malam harusnya ditingkatkan dengan berkerja sama dengan pihak ketiga dalam hal ini bisa saja Polsek setempat.¹⁶ Sehingga pengguna ataupun pengusaha angkutan merasa nyaman melakukan aktivitas dalam terminal pada malam hari.

C. Kesimpulan

Bahwa berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, simpulan yang dapat kita pahami yakni efektivitas penyelenggaraan terminal Batu Kuning di Baturaja berdasarkan Permenhub No. 40 tahun 2015 dilihat dari, aksesibilitas terminal batu kuning yang sulit dijangkau, fasilitas terminal yang belum memenuhi standar pelayanan, kenyamanan lingkungan terminal yang belum memenuhi dan keamanan terminal yang belum terjamin. Maka perlu adanya penambahan serta perbaikan fasilitas terminal Batu Kuning, baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjang. Peningkatan efektivitas terminal bukan hanya tugas aparat penegak

¹⁵ Raden Bagus Satriyo Pamuditya, Nyoman Serikat, Budhi Wicaksono, "Pencegahan Hukum Yang Dilakukan Polrestabes Semarang Terhadap Tindak Pidana Pemerasan dan Pengancaman di Jalan Raya", *Diponegoro Law Journal*, Vol 5 No.4, (2016), hlm 5.

¹⁶ Gesang Kurniawan Mustofa, "Optimalisasi Penyuluhan Satuan Binmas Melalui Program Djimat Dalam Pencegahan Tindak Pidana Pencurian Kendaraan Bermotor di Wilayah Hukum Polres Banyumas", *Jurnal Police Studies Review*, Vol 1 No.1, (2017), hlm 148.

hukum saja, tetapi semua pihak yang menggunakan jalan raya harus saling berkerja sama baik itu pengemudi AKAP, AKDP, ANGKOT dan ANGDES, penumpang, serta semua masyarakat Kabupaten OKU.

Daftar Pustaka

A. Jurnal

- Astri Fatimah, "Implementasi Kebijakan Tatalaksana Penyelenggaraan Pelayanan Jasa Terminal Type A Indihang Kota Tasikmalaya", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol 7 No.1, 2016., DOI: <http://dx.doi.org/10.31506/jap.v7i1.2444>.
- Bramantya Adi Nugraha, "Studi Tentang Keberadaan Terminal Bayangan Suku n Banyumanik Kota Semarang", *Jurnal of Politic and Goverenment Studies*, Vol 7 No.2, 2018.
- Dian Agung Wicaksono, "Transformasi Pengaturan Distribusi Urusan Pemerintahan dari Pemerintah Pusat Kepada Pemerintah Daerah", *Padjajaran Jurnal Ilmu Hukum*, Vol 2 No.3, 2015. DOI: <https://doi.org/10.22304/pjih.v2n3.a3>.
- Dyah Andriyanti, Rachmat Mudiyo, "Dampak Terminal Mangkang Kota Semarang dan Permasalahan di Kawasan Sekitarnya", *Jurnal Planologi*, Vol 14 No.1, 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.30659/jpsa.v14i1.3856>.
- Gesang Kurniawan Mustofa, "Optimalisasi Penyuluhan Satuan Binmas Melalui Program Djimat Dalam Pencegahan Tindak Pidana Pencurian Kendaraan Bermotor di Wilayah Hukum Polres Banyumas", *Jurnal Police Studies Review*, Vol 1 No.1, 2017.
- Ira Meutia Hanafi, "Kajian Kelembagaan Pengelolaan dan Sistem Terminal Bandar Raya Payu ng Sekaki Kota Pekanbaru", *Jurnal Pembangunan dan Wilayah Kota*, Vol 8 No.2, 2012. DOI: <https://doi.org/10.14710/pwk.v8i2.11567>.
- Laurensius Arliman S, "Eksistensi Hukum Lingkungan Dalam Membangun Lingkungan Sehat di Indonesia", *Lex Librum Jurnal Ilmu Hukum*, Vol 5 No.1, 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.46839/ljih.v5i1.116>.
- Mas Achmad Santosa, Margaretha Quina, "Gerakan Pembaharuan Hukum Lingkungan Indonesia Dan Perwujudan Tata Kelola Lingkungan Yang Baik Dalam Negara Demokrasi", *Jurnal Hukum Lingkungan*, Vol 1 Issue 1, 2014. DOI: <http://dx.doi.org/10.38011/jhli.v1i1.164>.
- Muh Aslan, Muhlis Madani, Nuraeni Aksa, "Peran Pemerintah Dalam Pengelolaan Terminal di Terminal Regional Daya Kota Makasar", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol 1 No.3, 2015. DOI: <https://doi.org/10.26618/kjap.v1i3.700>.
- Muhammad Fakhziahuddin, Mahdi Syahbandir, Mujibussalim, "Efektivitas Retribusi Terminal Dalam Peningkatan Pendapatan Asli DAERAH", *Syah Kuala Law Journal*, Vol 2 No.2, 2018. DOI: <https://doi.org/10.24815/sklj.v2i1.10592>.
- Nur Laila Fitriana, Galing Yudayana, Winny Astuti, "Kinerja Fungsi Terminal Giri Adipura Dalam Sistem Transportasi di Kabupaten Wonogiri", *Jurnal Arsitektura*, Vol 15 No. 1, 2017. DOI: <https://doi.org/10.20961/arst.v15i1.11400>.
- Raden Bagus Satriyo Pamuditya, Nyoman Serikat, Budhi Wicaksono, "Pencegahan Hukum Yang Dilakukan Polrestabes Semarang Terhadap Tindak Pidana Pemerasan dan Pengancaman di Jalan Raya", *Diponegoro Law Journal*, Vol 5 No.4, 2016.
- Saiful Rohman, Harmen Sulistio, Ludfi Djakfar, "Kajian Kinerja Pelayanan Terminal Penumpang Domestik (TI) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya", *Jurnal Tata Kelola dan Daerah*, Vol 7 No.2, 2015.
- Shandi Patria Airlangga, "Hakikat Penguasa Dalam Negara Hukum Demokratis", *Jurnal Cepalo*, Vol 3 No.1, 2019. DOI: <https://doi.org/10.25041/cepalo.v3no1.1783>.
- Sisca V Pandey, "Pentingnya Master Plan Dalam Proses Pembangunan Terminal Angkutan Jalan (Studi Kasus: Master Plan Terminal Ulu di Kabupaten Kepulauan Sitaro)", *Jurnal Sipil Statik*, Vol 4 No.6, 2016.

Wilton Wahab, Priuma Andhika, “Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau”, *Jurnal Teknik Sipil ITP*, Vol 6 No.1, 2019.