

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945¹. Perkembangan lingkungan (pembangunan) yang strategis dan modern secara nasional maupun internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban, serta ilmu pengetahuan dan teknologi.

Transportasi berasal dari kata latin, yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya.²

Transportasi darat merupakan salah satu sektor penting dalam rangka menunjang

¹ Deny Dwi Dikahyono, 2011, "Laporan: Hasil Pelaksanaan Kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL) Pada Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Bogor", Laporan, Program Diploma II Penguji Kendaraan Bermotor Sekolah Tinggi Transportasi Darat, hal.1

² Abdul Kadir,2006,"Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Petumbuhan Ekonomi Nasional" ; Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau, hal. 121

mobilitas lalu lintas di Indonesia. Pengaruh kelancaran dan dampak transportasi tersebut secara langsung dapat terasa dalam kehidupan masyarakat, terlebih dengan mulai perkembangan modernisasi dalam setiap bangsa secara pesat. Tujuan pembangunan transportasi darat adalah meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, handal, berkualitas, aman, dengan harga terjangkau yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas.³ Transportasi darat mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi (rate of growth).

Dampak yang timbul adalah meningkatnya intensitas pergerakan manusia sebagai man-power dan barang sebagai bahan produksi maupun sebagai hasil produksi. Kelancaran mobilitas penumpang maupun barang sangat dipengaruhi oleh faktor sarana dan prasana transportasinya.⁴ Dengan demikian, angkutan orang maupun angkutan barang sangat diperlukan dalam menunjang kehidupan maupun perekonomian masyarakat. Selain transportasi yang diperlukan, maka perlu juga adanya sebuah tempat yang menjadi wadah bagi para pengguna transportasi untuk menaik dan menurunkan penumpang serta mengatur keberangkatan penumpang. Wadah yang dimaksud adalah terminal penumpang yang lebih dikenal dengan terminal.

³ R.A Ekie Prifitriani Ramona, 2014, Efektivitas Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Dalam Meningkatkan keamanan dan Keselamatan Berlalulintas di Kalangan Anak Remaja Kabupaten Maros, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddi Makasar, hal.1

⁴ Ferry Agus Saputra, 2008, Perencanaan Pengembangan Terminal Penumpang Bangsri Kecamatan Bangsri Kabupaten Jepara, Skripsi, Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang, hal.1

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal adalah pangkalan yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan angkutan. Setiap kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib singgah di terminal tersebut, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek. Adapun fungsi daripada terminal tersebut dalam pasal 33 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah;

- (1) Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda ditempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.
- (2) Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa terminal penumpang dan/atau terminal barang.

Terminal merupakan bagian dari sistem transportasi, secara umum terminal penumpang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Kenyamanan pelayanan ataupun kecepatan pergerakan penumpang sangat menentukan kapasitas sebuah terminal.⁵ Demi memperlancar sistem transportasi yang ada di Bali, telah dibangun Terminal Tipe A Mengwi. Terminal Tipe A Mengwi merupakan terminal yang dibangun oleh pemerintah daerah Kabupaten Badung bersama pemerintah provinsi Bali dan pemerintah Pusat. Pemerintahan mulai mengoperasikan terminal tersebut lewat surat keputusannya bernomor 1543/AJ.106/DR JD tahun 2012. Terminal ini merupakan terminal terbesar di provinsi Bali yang dibangun setaraf dengan standar-standar terminal terbesar di Indonesia. Dengan kelengkapan fasilitasnya terminal ini dibangun untuk melayani arus penumpang baik yang berasal dari dalam maupun luar daerah Bali. Selain itu,

⁵ Ibid

rencana membangun terminal ini adalah untuk menggantikan terminal lama, ‘terminal Ubung’ yang dianggap sudah tidak memadai lagi untuk melayani arus mobilitas jasa transportasi dan peningkatan arus jumlah penumpang yang ada di Kota Denpasar.

Sejak terminal Mengwi dioperasikan per 22 Juni tahun 2012 sudah mulai terlihat adanya tanda-tanda penolakan dari berbagai pihak, baik dari pengguna jasa transportasi maupun penyedia jasa transportasi umum. Padahal seyogyanya tujuan dari dibangunnya sebuah terminal adalah untuk melayani kebutuhan masyarakat akan kemudahan pelayanan untuk mengakses transportasi sesuai yang diinginkan. Pembangunan terminal yang seharusnya menjadi sebagai sebuah produk kebijakan publik yang mengayomi dan memuaskan kebutuhan para pengguna dunia transportasi, tetapi yang terjadi malah sebaliknya.

Penolakanpun semakin tidak bisa dihindari, seperti ketidakpatuhan para sopir angkot, terlebih para sopir mobil lintas (trans) daerah antar kota antar provinsi dalam menaikan dan menurunkan penumpang di sana. Kondisi ini semakin diperparah dengan ulah penumpang dan sopir yang bekerjasama tidak bersedia turun di terminal tersebut. Padahal, sebagai sebuah terminal akhir sebaiknya naik turunnya penumpang dilakukan disana. Melihat persoalan diatas, tentu ada persoalan serius yang terjadi dengan kebijakan pemerintah dalam pembangunan terminal, terlebih lagi pemindahan lokasi terminal tersebut seolah mengabaikan aspirasi dan keinginan masyarakat luas. Kebijakan yang dibuat tidak mampu memberikan pelayanan yang prima terhadap publik.

Tidak hanya terjadi permasalahan di tingkat masyarakat maupun pengguna jasa transportasi umum, tetapi terdapat permasalahan juga terkait dengan penyelenggaraan operasional terminal yang tidak jelas. Dengan terbitnya Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Kemudian pengelolaan kewenangan Terminal Mengwi diambilalih oleh pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan sesuai dengan amanat Pasal 13 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah :

- (1) Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi serta Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pasal 9 ayat(3) didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisien, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional.
- (2) Berdasarkan prinsip sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kriteria urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Pemerintah Pusat adalah :
 - a. Urusan pemerintah yang lokasinya lintas Daerah provinsi atau lintas negara;
 - b. Urusan pemerintah yang penggunaannya lintas Daerah provinsi atau lintas negara;
 - c. Urusan pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah provinsi atau lintas negara;
 - d. Urusan pemerintahan yang penggunaan sumberdayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Pemerintah Pusat; dan/atau
 - e. Urusan pemerintahan yang perannya strategis bagi kepentingan nasional.

Terminal Mengwi dikategorikan sebagai Terminal tipe A karena melayani kendaraan umum antarkota dan antarprovinsi. Jika melihat dari fungsi Terminal Mengwi maka pengelolaan terminal haruslah oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan. Berdasarkan hal tersebut diwacanakan bahwa pengelolaan terminal Mengwi akan dikelola pemerintah pusat per 1 Januari 2017. Namun pada pelaksanaannya pemerintah pusat mengembalikan pengelolaan Terminal Tipe A ini ke Pemerintah Kabupaten Badung, pengembalian pengelolaan ini berdasarkan Surat Keputusan dari Dirjen Perhubungan Darat

Kementerian Perhubungan Nomor :KP.801/10/7/DRJP/2016 tentang operasional pelayanan Terminal Tipe A dan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor pada tanggal 23 Desember 2016.

Setelah terbitnya Surat Keputusan Dirjen tersebut kembali menimbulkan permasalahan ditingkat Kabupaten Badung karena setelah dikeluarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014, pemerintah Kabupaten Badung telah menarik pegawai pns dan non pns yang bertugas sebelumnya di terminal serta menghapuskan anggaran operasional terminal pada tahun anggaran 2017 pada APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah). Mengakibatkan sampai sekarang pelayanan terminal tipe A Mengwi belum berjalan dengan baik. Untuk menindak lanjuti hal tersebut maka Kementerian Perhubungan beserta pemerintah Kabupaten Badung melalui Dinas Perhubungan hanya menempatkan beberapa orang saja di terminal untuk penyelenggaraan serta operasional terminal.

Menindaklanjuti hal tersebut, maka penulis melakukan penelitian pada Terminal Tipe A Mengwi Badung, untuk mengetahui fakta yang diterjadi dilapangan. Berdasarkan uraian tersebut, adapun judul dari skripsi ini adalah “Pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Mengwi”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, penulis tertarik mengambil beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Mengwi?
2. Apa yang menjadi kendala dalam pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Mengwi?

1.3 Ruang Lingkup Masalah

Berkenaan dengan ruang lingkup masalah, Bambang Sunggono menyatakan sebagai berikut:

“Ruang lingkup penelitian merupakan bingkai penelitian yang menggambarkan batas penelitian, mempersempit permasalahan, dan membatasi area penelitian. Lingkup penelitian juga menunjukkan secara pasti faktor-faktor mana yang akan diteliti, dan mana yang tidak, atau untuk menentukan apakah semua faktor yang berkaitan dengan penelitian akan diteliti atautkah akan dieleminasi sebagian”.⁶

Untuk mempermudah penulisan skripsi ini dan agar lebih terarah dan berjalan dengan baik, maka perlu kiranya dibuat suatu batasan masalah. Adapun ruang lingkup permasalahan yang akan dibahas dalam laporan skripsi ini yaitu :

1. Membahas tentang bagaimana pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 tahun 2015 tentang Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Mengwi.

⁶ Bambang Sunggono, 2009, Metodologi Penelitian, Rajawali Pers, Jakarta, (selanjutnya disingkat Bambang Sunggono), hal.111

2. Membahas tentang kendala-kendala dalam pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Pernumpang Anngkutan Jalan di Terminal Tipe A Mengwi.

1.4 Kerangka Teori dan Hipotesis

1.4.1 Kerangka Teoristis

Sebelum membahas permasalahan dalam skripsi ini secara mendalam, maka terlebih dahulu akan diuarikan beberapa teori atau landasan-landasan dasar yang memungkinkan untuk menunjang permasalahan yang ada. Berdasarkan teori-teori yang dipergunakan nanti akan dapat memperkuat, memperjelas dan mendukung untuk menyelesaikan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini. Adapun teori-teori yang penulis pergunakan adalah sebagai berikut :

1. Teori Efektifitas Hukum

Hans Kelsen dalam Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, menyajikan definisi tentang efektivitas hukum. Efektivitas hukum adalah apakah orang-orang pada kenyataannya berbuat menurut suatu cara untuk menghindari sanksi yang diancamkan oleh norma hukum atau bukan, dan apakah sanksi tersebut benar-benar dilaksanakan apabila terpenuhi atau tidak terpenuhi.⁷

Konsep efektifitas dalam definisi Hans Kelsen difokuskan pada subjek dan sanksi. Subjek yang melaksanakannya yaitu, orang-orang atau badan hukum. Orang atau badan hukum tersebut hukum melakukan hukum sesuai dengan

⁷ Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, 2013, Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, (selanjutnya disingkat Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani), hal. 302

bunyi norma hukum.⁸ Untuk mengetahui sejauh mana efektivitas dari hukum, maka kita harus mengukur sejauhmana aturan hukum itu ditaati atau tidak ditaati. Menurut Supriyono “efektivitas merupakan suatu hubungan antara keluaran suatu pusat tanggung jawab dengan sasaran yang mesti dicapai, semakin besar kontribusi daripada keluaran yang dihasilkan terhadap nilai pencapaian sarsaran tersebut, maka dapat dikatakan efektif pula unit tersebut.”⁹

Jika aturan hukum ditaati oleh sebagian besar target yang menjadi sasaran ketaatannya, kita akan mengatakan hukum bersangkutan efektif. Namun demikian, sekalipun dapat dikatakan aturan yang ditaati itu efektif, tetapi kita masih tetap dapat mempertanyakan lebih jauh derajat efektivitasnya.¹⁰

Anthony Allot dalam Salim HS dan Erlies Septina mengemukakan tentang efektivitas hukum. Ia mengemukakan bahwa:

“Hukum akan menjadi efektif jika tujuan keberadaan dan penerapannya dapat mencegah perbuatan-perbuatan yang tidak diinginkan dapat menghilangkan kekacauan. Hukum yang efektif secara umum dapat membuat apa yang dirancang dapat diwujudkan. Jika suatu kegagalan, maka kemungkinan terjadi pembedaan secara gampang jika terjadi keharusan untuk melaksanakan atau menerapkan hukum dalam suasana baru yang berbeda, hukum akan sanggup menyelesaikannya”.¹¹

Paul dan Dias sebagaimana dikutip dalam Derita Prapti Rahayu mengemukakan bahwa ada lima syarat yang harus dipenuhi untuk mengefektifkan hukum yaitu:

⁸Ibid

⁹ Supriyono, 2000, Sistem Pengendalian Manajemen, BPFE Yogyakarta, Yogyakarta, hal. 29

¹⁰ Achmad Ali, 2009, Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence) Termasuk Interpretasi Undang-Undang(Legisprudence), Kencana Predana Media Group, Jakarta, (selanjutnya disingkat Achmad Ali), hal. 375

¹¹ Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, Op. Cit. hal. 302

- 1) Mudah tidaknya makna aturan-aturan hukum itu untuk ditangkap dan dipahami.
- 2) Luas tidaknya kalangan di dalam masyarakat yang mengetahui isi aturan-aturan hukum yang bersangkutan hukum.
- 3) Efesien dan efektif tidaknya mobilisasi aturan-aturan hukum.
- 4) Adanya mekanisme penyelesaian sengketa yang tidak hanya mudah dijangkau dan dimasuki oleh setiap warga masyarakat, melainkan juga cukup efektif dalam menyelesaikan sengketa.
- 5) Adanya anggapan dan pengakuan yang merata di kalangan warga masyarakat bahwa aturan hukum itu berdaya kemampuan efektif.¹²

Derita Prapti rahayu juga mengemukakan bahwa agar suatu hukum efektif dan dapat mencapai sarannya, beberapa elemen dasar hukum haruslah berjalan atau berfungsi dengan baik yaitu sebagai berikut:

- 1) Aturan hukum harus lengkap dan up to date.
- 2) Penegak hukum harus berjalan dengan baik dan fair.
- 3) Penegak hukum harus bekerja dengan sungguh-sungguh, imajinatif dan tidak memihak.
- 4) Budaya hukum dan kesadran masyarakat harus mendukung pelaksanaan hukum.¹³

Efektivitas sebuah hukum dipengaruhi oleh faktor-faktor penegakan hukumnya. Soerjono Soekanto faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu sebagai berikut :

- 1) Faktor hukumnya sendiri.
- 2) Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- 4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku dan diterapkan.
- 5) Faktor kebudayaan, dimana dalam hal ini, kebudayaan yang dimaksud adalah kebudayaan dalam ruang lingkup sistem hukum (budaya hukum).¹⁴

¹² Derita Prapti Rahayu, 2014, Budaya Hukum Pancasila, Thafa Media, Yogyakarta, (selanjutnya disingkat Derita Prapti Rahayu), hal. 37

¹³ Ibid, hal. 39

¹⁴ Soerjono Soekanto, 2012, Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Cet. Ke XI, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, (selanjutnya disingkat Soerjono Seokanto I), hal. 8

Bekerjanya hukum dalam masyarakat melibatkan beberapa unsur atau aspek saling memiliki keterkaitan sebagai suatu sistem.

2. Teori Sistem Hukum

Teori sistem hukum dari Friedman menyatakan bahwa hukum harus dilihat sebagai suatu sistem. Lawrence M. Friedman dalam bukunya *Otje Salman* menyatakan bahwa:¹⁵

“Setiap sistem hukum selalu mengandung tiga komponen, yaitu komponen struktur hukum (legal structure), Substansi Hukum (legal substance), dan Budaya Hukum (legal culture). A legal sistem in actual operation is complex organism in which structure, substance, and culture interact. Artinya sistem hukum dalam kenyataan sulit untuk dilaksanakan dalam berbagai organisasi yang akan mempengaruhi struktur, substansi, dan budaya.”

Penjelasan Komponen-komponen diatas sebagai berikut :

- a. Komponen Struktur dari suatu sistem hukum mencakup berbagai institusi yang diciptakan oleh sistem hukum tersebut dengan berbagai macam fungsinya dalam mendukung bekerjanya sistem tersebut.
- b. Komponen Substansi Hukum meliputi aturan-aturan hukum, termasuk kaidah-kaidah hukum yang tidak tertulis.
- c. Komponen Budaya meliputi sikap-sikap dan nilai-nilai yang memberi pengaruh pada tingkah laku yang berkaitan dengan hukum dan institusi hukum, baik positif maupun negatife.

Mariam Darus Badruzaman mengemukakan sistem hukum adalah :¹⁶

¹⁵ Otje Salman dan Anton F. Susanto, 2004, *Teori Hukum: Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, PT. Refika Aditama, Bandung, (selanjutnya disingkat Otje Salman dan Anton F. Susanto) hal. 153

¹⁶ Mariam Darus Badruzaman, 1983, *Mencari Sistem Hukum Benda Nasional*, Bandung, hal. 15

“kumpulan asas-asas yang terpadu, yang merupakan landasan, diatas dimana dibangun tertib hukum.”

Sudikno Mertokusumo mengibaratkan sistem hukum¹⁷ :

“Sebagai gambar mozaik, yaitu gambar yang di potong-potong menjadi bagian kecil untuk kemudian dihubungkan kembali, sehingga tampak utuh seperti bagian semula. Masing-masing bagian tidak berdiri sendiri lepas hubungannya dengan yang lain. Tiap bagian tidak mempunyai arti diluar kesatuan itu . Didalam kesatuan itu tidak dikehendaki adanya konflik atau kontradiksi. Kalo sampai terjadi konflik, maka akan diselesaikan oleh dan didalam sistem itu tersendiri.”

Teori Sistem Hukum menurut R. Subekti mengemukakan konseptual sistem sebagai berikut :¹⁸

“Suatu sistem adalah suatu susunan atau tatanan yang teratur, suatu keseluruhan yang terdiri atas bagian-bagian yang berkaitan satu sama lain, tersusun menurut suatu rencana atau pola, hasil dari pemikiran, untuk mencapai tujuan. Dalam sistem yang baik, tidak boleh terjadi duplikasi atau tumpang tindih (overlapping) diantara bagian itu”.

1.4.2 Hipotesis

Hipotesis adalah kesimpulan atau jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji.¹⁹ Berdasarkan rumusan masalah tersebut, adapun hipotesis dari skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Pelaksanaan penyelenggaraan Terminal Tipe A Mengwi belum sesuai dengan Pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

¹⁷ Sudikno Mertokusumo, 1991, Mengenal Hukum (Suatu Pendahuluan), Yogyakarta, hal. 102-103

¹⁸ R. Subekti, 1993, Beberapa Pemikiran Mengenai Sistem Hukum Nasional Yang Akan Datang. Makalah dalam Seminar Hukum Nasional Keempat, 1979, Buku II, Bandung, hal. 99

¹⁹ Bahder Johan Nasution, 2008, Metode Penelitian Ilmu Hukum, Mandar Maju, Bandung, hal.133

2. Jika masih banyak kendala dalam pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, maka Terminal Tipe A Mengwi tidak akan berjalan dengan baik.

1.5 Tujuan Penelitian

Dalam sebuah penelitian tujuan dari penelitian merupakan hal wajib dipenuhi guna mempertegas dan memperjelas skripsi ini. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

Tujuan yang bersifat umum yang hendak dicapai ialah :

- a. Untuk memenuhi dan melengkapi tugas akhir sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis guna mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Mahasaraswati dan sebagai sarana untuk menerapkan ilmu dan pengetahuan hukum yang telah diperoleh dalam perkuliahan, dalam mewujudkan masyarakat aman, tenteram, serta berkeadilan.
- b. Sebagai usaha melatih diri dalam menyatakan buah pikiran secara tertulis sistematis dan ilmiah guna melengkapi dan memenuhi salah satu syarat yang telah ditentukan untuk dapat menempuh ujian sarjana.
- c. Sebagai realisasi dari pelaksanaan Tri Dharma Perguruan Tinggi.
- d. Untuk mengembangkan diri dalam kehidupan masyarakat.

2. Tujuan Khusus

Tujuan Khusus penulisan skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal Tipe A Mengwi .
- b. Untuk mengetahui kendala dalam pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan di Terminal tipe A Mengwi Badung

1.6 Metode Penelitian

Menurut Soerjono Soekanto, penelitian merupakan kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa, dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten berarti berdasarkan suatu sistem, sedangkan konsisten berarti berdasarkan tidak adanya hal-hal yang bertentangan dalam suatu kerangka tertentu.²⁰ Dalam melaksanakan suatu penelitian penggunaan suatu metode adalah merupakan suatu hal yang sangat mutlak diperlukan. Metode penelitian ini berfungsi untuk mendapatkan sebuah hasil penelitian. Metode yang digunakan penulis adalah sebagai berikut :

1.6.1 Jenis Penelitian Hukum

Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah penelitian Hukum Empiris oleh karena Implementasi pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang

²⁰ Soerjono Soekanto, Op. Cit, hal. 42

Angkutan Jalan. Penelitian Hukum Empiris adalah penelitian atau pengkajian yang sistematis, terkontrol, kritis dan empiris terhadap dugaan-dugaan dan pertanyaan-pertanyaan mengenai perilaku hukum masyarakat yang merupakan fakta sosial.²¹

1.6.2 Jenis Pendekatan

Pendekatan merupakan titik tolak atau sudut pandang terhadap proses pembelajaran. Pendekatan yang digunakan dalam skripsi ini adalah jenis pendekatan fakta. Fakta merupakan melihat secara menyeluruh kenyataan yang terjadi di Terminal Penumpang Tipe A Mengwi.

1.6.3 Sumber Data

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan sekunder. Berkenaan dengan hal tersebut, Salim H.S dan Erlies Septiana mengemukakan bahwa “data primer itu adalah data yang berasal dari data lapangan, dimana data itu diperoleh baik dari responden maupun informan, sedangkan data sekunder adalah data yang tingkatannya kedua, bukan yang utama”.²² Responden merupakan orang atau masyarakat yang terkait secara langsung dengan masalah. Informan adalah orang atau individu yang memberikan informasi data yang dibutuhkan peneliti.²³ Dalam penelitian ini respondennya adalah masyarakat sebagai penumpang di Terminal Tipe A Mengwi, sedangkan

²¹ Bahder Johan Nasution, Op. Cit, hal.162

²² H. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, 2013, Penerapan Teori Hukum pada Penelitian Tesis dan Disertasi, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, (selanjutnya disingkat Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani) . hal. 25

²³ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2007, Dualisme Penelitian Hukum, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah, Yogyakarta, hal. 25

informan kepala/kordinator serta staf pegawai Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Mengwi.

Sumber data primer dalam penelitian ini berasal dari Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Mengwi. Data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang bersumber dari penelitian kepustakaan, dalam artian data tidak diperoleh dari sumber pertamanya, melainkan bersumber dari data-data yang terdokumenkan dalam bentuk buku-buku hukum, baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Adapun sumber data dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Data Hukum Primer terdiri dari beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penelitian ini, yaitu UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.
2. Data Hukum Sekunder yaitu data yang bersumber dari kepustakaan, text book, jurnal hukum, hasil penelitian, majalah surat kabar dan internet.
3. Data Hukum Tersier yaitu data yang digunakan adalah kamus hukum.

1.6.4 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Soerjono Soekanto dalam Amiruddin dan H. Zainal Asikin, dalam penelitaian lazimnya dikenal tiga jenis alat pengumpulan data, yaitu studi dokumen atau bahan pustaka, pengamatan atau observasi, dan wawancara atau interview.²⁴ Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah :

²⁴ Amirudin dan H. Zainal Asikin, 2012, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Rajawali Pers, Jakarta, (selanjutnya disingkat Amirudin dan H. Zainal Asikin), hal. 67

1. Observasi (Pengamatan)

Observasi dilakukan untuk menguji hipotesis dengan cara mempelajari dan memahami tingkah laku hukum masyarakat yang dapat diamati dengan mata kepala.²⁵ Pengamatan dan pencatatan dilakukan secara sistematis atas unsur-unsur yang muncul dalam suatu gejala yang muncul dalam penelitian di Terminal Tipe A Mengwi Badung.

2. Wawancara

Wawancara langsung dalam pengumpulan fakta sosial dilakukan dengan cara tanya-jawab secara langsung dimana semua pertanyaan disusun secara sistematis, jelas dan terarah sesuai dengan isu hukum.²⁶ Wawancara dilakukan kepada informan kunci yang meliputi Koordinator Terminal Tipe A Mengwi, Staf Pegawai Terminal Tipe A Mengwi, responden Sopir Bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dan AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi), serta Penumpang yang menggunakan jasa pelayanan Bus. Bertujuan untuk memperoleh keterangan dari narasumber untuk tujuan penelitian di Terminal Tipe A Mengwi Badung.

1.6.5 Teknik Pengolahan dan Analisa

Data yang sudah terkumpul selanjutnya diolah. Semua data yang terkumpul baik dari hasil pengumpulan data primer maupun data sekunder diolah dalam susunan yang baik dan rapi, sehingga siap untuk digunakan kemudian dianalisis. Model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif ini bertujuan untuk mendeskripsikan apa-apa yang saat ini berlaku. Di dalamnya terdapat upaya mendeskripsikan,

²⁵ Bahder Johan Nasution, Op. Cit, hal.169

²⁶ Ibid, hal.167

mencatat, analisis dan menginterpretasikan kondisi yang sekarang ini terjadi . Dengan kata lain penelitian deskriptif kualitatif ini bertujuan untuk memperoleh informasi informasi mengenai keadaan yang ada.²⁷

Keseluruhan data-data yang terkait dalam pelaksanaan pasal 34 Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang di Terminal Tipe A Mengwi akan diolah dan dianalisis dengan cara menyusun data secara sistematis dan selektif.

1.6.6 Teknik Penyajian Data

Setelah melakukan pengolahan secara sistematis dan selektif, maka data tersebut akan disajikan secara deskriptif analisis kualitatif dalam bentuk uraian-uraian yang disertai dengan penjelasan teori-teori hukum kemudian di analisis, sehingga nantinya dapat diperoleh gambaran kesimpulan secara jelas dari permasalahan yang diteliti.

²⁷ Mardalis, 1999, Metode Penelitian Suatu Pendekatan Proposal, Bumi Aksara, Jakarta, hal. 26

BAB II

TINJAUAN UMUM TENTANG PELAKSANAAN, TERMINAL PENUMPANG, ANGKUTAN JALAN DAN GAMBARAN UMUM TERMINAL TIPE A MENGWI

2.1 Pengertian Pelaksanaan

Pelaksanaan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai proses, cara atau perbuatan melaksanakan (rancangan, keputusan, dan sebagainya).²⁸

Santoso Sastropetro mengemukakan bahwa pelaksanaan diartikan sebagai suatu usaha atau kegiatan tertentu yang dilakukan untuk mewujudkan rencana atau program dalam kenyataanya.²⁹

Menurut Nurdin Usman dalam bukunya yang berjudul Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum mengemukakan bahwa pelaksanaan adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.³⁰

The Liang Gie dan Sutarto mengemukakan pengertian pelaksanaan sebagai usaha-usaha yang dijalankan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala

²⁸Kamus Besar Bahasa Indonesia online tersedia di website <http://www.kbbi.web.id/pelaksanaan> diakses pada 26 Januari 2018

²⁹Santoso Sastropetro, 1982, Pelaksanaan Latihan, Gramedia, hal. 183

³⁰Nurdin Usman, 2002, Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal.70

kebutuhan alat-alat yang diperlukan, dimana pelaksanaannya, kapan waktunya dimulai dan berakhir, dan bagaimana cara dilaksanakan.³¹

Kemudian SP. Siagian menyatakan bahwa jika suatu rencana terealisasi telah terusun dan jika program kerja yang “achievement oriented” telah dirumuskan maka kini tinggal pelaksanaannya. Lebih lanjut, siagin mengatakan bahwa dalam pelaksanaan ada beberapa hal pokok yang perlu diperhatikan yaitu:³²

1. Membuat rencana detail, artinya merubah rencana startegis (jangka panjang) menjadi rencana teknis (jangka pendek) dan mengorganisir sumber-sumber dan staf selanjutnya menyusun peraturan-peraturan dan prosedur-prosedur tertentu.
2. Pemberian tugas artinya merubah rencana teknis menjadi rencana praktis, dan tujuan selanjutnya melakukan pembagian tugas-tugas dan sumber-sumber.
3. Monitor artinya pelaksanaan dan kemajuan pelaksanaan tugas jangan sampai terjadi hal-hal yang berhubungan dengan rencana praktir. Dalam hal ini diperlukan untuk memeriksa hasil-hasil yang dicapai.
4. Review artinya pelaporan hasil-hasil pelaksanaan kegiatan, analisis pelaksanaan tugas-tugas, pemeriksaan kembali dan penyusunan dan jadwal waktu pelaksanaan selanjutnya dalam laporan diharapkan adanya saran dan perbaikan bila ditemui adanya perbedaan penyimpangan.

³¹The Liang Gie, dan Sutarto, 1997, Pengertian, Kedudukan dan Perincian Ilmu Administrasi, Karya Kencana, Yogyakarta, hal. 191

³²P. Sondang Siagian, 1985, Filsafat Administrasi, Gunung Agung, Jakarta, hal. 120

Faktor pelaksanaan menempati posisi yang paling penting dalam menentukan keberhasilan suatu program untuk diwujudkan. Maka dalam proses kegiatannya menurut Bintoro perlu memerhatikan beberapa hal antara lain:³³

1. Perlu ditentukan secara jelas siapa atau badan/lembaga mana secara fungsional akan disertai wewenang mengkoordinasi program didalam suatu sektor.
2. Perlu diperhatikan penyusunan program pelaksanaan yang jelas dan baik. Dalam program pelaksanaan itu, dasar prinsip fungsional perlu dituangkan kedalam rangkaian prosedur yang serasi, jelas dan ditaati oleh semua pihak yang terlibat dalam hubungan pelaksanaan program tersebut.
3. Perlu dikembangkan hubungan kerja yang lebih baik, antara lain dalam bentuk badan kerjasama atau suatu panitia kerjasama dengan tanggung jawab dan koordinasi yang jelas.
4. Perlu diusahakan koordinasi melalui proses penyusunan anggaran dan pelaksanaan pembiayaan.

Dari rumusan diatas dapat dirangkum bahwa pelaksanaan itu adalah suatu kegiatan dalam proses merealisasikan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, sehingga tujuan dapat tercapai dengan memperhatikan kesesuaian, kepentingan dan kemampuan suatu kelompok sasaran. Dengan demikian, pelaksanaan sebagai suatu kegiatan untuk merealisasikan tujuan hidup terhadap sebuah sasaran sehingga suatu pelaksanaan akan mengarah kepada suatu usaha yang sesuai dengan kepentingan masyarakat.

³³ Bintoro Tjokromidjojo, 2000, Teori Strategi Pembangunan Nasional, Pt. Gunung Agung, Jakarta, hal. 199

2.2 Sistem Transportasi Jalan Raya

Menurut Warpani, angkutan transportasi darat dapat dibedakan menjadi dua golongan dan masing-masing dibedakan menjadi dua golongan lagi dan masing-masing golongan dibedakan lagi menjadi beberapa sub, yaitu :³⁴

1. Berdasarkan jenis angkutan

a. Angkutan umum bermotor

Jenis angkutan ini adalah semua angkutan yang menggunakan mesin atau motor sebagai penggerakannya. Angkutan umum bermotor ini dibagi menjadi dua sub bagian yaitu angkutan umum dan non bus (taksi, mikrolet, pick up, dan sebagainya). Adapun angkutan umum bus yaitu sebagai berikut :

1) Angkutan umum bus

Angkutan umum bus kota merupakan sarana transportasi bagi penduduk kota tersebut. Angkutan ini mempunyai trayek tetap dan biasanya bus kota melayani daerah utama atau vital dari kegiatan kota. Pemberhentian awal dan akhir dari angkutan ini adalah terminal, sedangkan perhentian tengah adalah halte bus.

2) Angkutan umum bus antar kota

Angkutan ini merupakan sarana transportasi bagi penduduk atau orang yang akan bepergian ke luar kota. Biasanya angkutan bus antar kota mempunyai trayek tetap. Terminal merupakan titik awal dan akhir dari perjalanan.

³⁴Warpani. 2002. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : ITB, hal. 35

a. Angkutan umum non bus

Angkutan umum non bus merupakan sarana transportasi dalam kota dan juga antar desa atau kota lain yang jaraknya relatif dekat, tetapi ada juga yang mempunyai jarak jauh seperti angkutan umum travel. Angkutan umum non bus ini antara lain taksi, mikrolet, station wagon (travel dan non travel). b. Angkutan umum truk

Angkutan umum truk digunakan sebagai sarana transportasi barang. Biasanya trayek yang ditempuh sesuai dengan barang yang akan dikirim. Pemberhentian awal dan akhir biasanya terminal pangkalan dan agen. Untuk pemberhentian tengah biasanya di sembarang tempat. c. Angkutan umum non-motor

Jenis angkutan Ini adalah semua jenis angkutan umum yang tidak menggunakan mesin atau motor sebagai penggeraknya Angkutan ini meliputi becak, andong, dan sebagainya

2. Berdasarkan jarak tempuh

- a. Bus Cepat, angkutan umum bus yang jarak tempuhnya menengah jauh, yaitu antara 400 km -1000 km ke atas. Lama mangkal bus ini 30 menit sampai 1jam.
- b. Bus non Cepat, angkutan umum bus yang jarak tempuhnya menengah jauh, yaitu antara 40 km - 400 km. Lama mangkal bus ini 15 menit sampai 1 jam.

3. Berdasarkan tempat duduk yang tersedia dan dimensi kendaraan :

- a. Bus Besar, angkutan umum yang mempunyai daya angkut kapasitasnya antara 40-50 kursi dan dengan dimensi paruang 10 m: lebar 2,4 m: tinggi 3 m.
- b. Bus Sedang, angkutan umum yang mempunyai daya angkut kapasitasnya antara 25-30 kursi dan dengan dimensi per-ruang 7,5 m: lebar 2,5 m: tinggi 2,5m.

4. Berdasarkan area pelayanan

a. Angkutan dalam kota

Semua jenis angkutan umum yang mewadahi atau melayani area perkotaan, jenis angkutan beragam dan telah mempunyai trayek atau jalur-jalur yang telah ditentukan oleh Pemerintah Daerah. Trayek menyebar ke seluruh bagian wilayah kota. Pemberhentian awal dan akhir adalah terminal sedangkan pemberhentian tengah bisa di sembarang tempat atau halte-halte.

b. Angkutan luar kota

Jenis angkutan ini adalah angkutan bermotor yang melayani arah atau tujuan ke luar kota. Trayek-trayek telah ditetapkan sesuai dengan kota-kota tujuan. Trayek angkutan ini tersedia ke seluruh penjuru kota. Pemberhentian awal dan akhir adalah terminal.

2.3 Terminal Penumpang

2.3.1 Pengertian Terminal

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang

digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Menurut Morlok E. K Terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar sistem.³⁵

Terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Ditinjau dari sistem jaringan transportasi secara keseluruhan, terminal merupakan simpul utama dalam jaringan transportasi jalan yang mempunyai peran dan fungsi yang penting.³⁶

Dengan mengacu kepada definisi diatas terminal merupakan titik dimana penumpang dan barang masuk atau keluar dari sistem jaringan transportasi. Terminal merupakan simpul utama dalam jaringan dimana sekumpulan lintasan rute secara keseluruhan bertemu.

2.3.2 Fungsi Terminal

Didalam pasal 33 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan adapun fungsi terminal adalah;

- 1) Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda ditempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.
- 2) Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa terminal penumpang dan/atau terminal barang.

Menurut Morlok Fungsi-fungsi terminal transportasi sebagai berikut :³⁷

³⁵ Morlok E. K., 1995, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Jakarta, hal.269

³⁶ Ferry Agus Saputra, 2008, Perencanaan Pengembangan Terminal Penumpang Bangsir Kecamatan Bangsir Kabupaten Jepara, Skripsi, Fakultas Teknik Negeri Semarang, hal.15

³⁷ Morlok E. K., Op. Cit,hal. 267

- a. Memuat penumpang atau barang ke atas kendaraan transport serta membongkar/menurunkan, memindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain;
- b. Menampung penumpang atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat kemungkinan untuk memproses barang, dan menyediakan kenyamanan penumpang (misalnya pelayanan makan, dan sebagainya)
- c. Menyiapkan dokumentasi perjalanan, menimbang muatan, memilih rute, menjual tiket penumpang, memeriksa pesanan tempat.
- d. Mengumpulkan penumpang dan barang didalam grup-grup berukuran ekonomis untuk diangkut dan untuk menurunkan mereka setelah tiba ditempat tujuan.

Menurut Abubakar Ak Fungsi Terminal dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur utama , yaitu fungsi terminal bagi penumpang, fungsi terminal bagi pemerintah dan fungsi terminal bagi pengusaha :³⁸

- a. Fungsi Terminal Bagi Penumpang adalah kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parker kendaraan pribadi.
- b. Fungsi Terminal Bagi Pemerintah adalah 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.
- c. Fungsi Terminal Bagi Pengusaha adalah untuk pengaturan operasi bus/angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

2.3.3 Jenis Terminal

Berdasarkan jenis angkutanya sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, terminal dibedakan menjadi :

- a. Terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaik dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum;

³⁸ Abubakar, dkk, 1995, Menuju Lalu lintas yang Tertib-Kumpulan Materi dan Petunjuk Teknis Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, hal. 28

- b. Terminal Barang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, pasal 8 Menyebutkan Tipe terminal penumpang terdiri dari :

1. Terminal Penumpang Tipe A

Merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antar kota antarprovinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/ atau angkutan pedesaan. Persyaratan lokasi Terminal Tipe A:

- a. Terletak di ibukota provinsi, kota madya, atau kabupaten dalam jaringan trayek Antar Kota Antar Provinsi dan atau Lintas Batas Negara.
- b. Terletak di jalan Arteri dengan kelas jalan minimal kelas III A.
- c. Jarak antara dua Terminal Tipe A minimal 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatera dan 50 km di pulau lainnya.
- d. Luas lahan yang tersedia sekurang-kurangnya 5 Ha untuk pulau jawa dan Sumatera dan 3 Ha di pulau lainnya.
- e. Mempunyai jalan akses ke dan dari Terminal sejauh 100M di Pulau Jawa dan 50 M di pulau lainnya.

2. Terminal Penumpang Tipe B

Merupakan Terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan

angkutan perkotaan dan/atau angkutan pedesaan. Persyaratan lokasi terminal tipe

B:

- a. Terletak di kota Madya/ kabupaten dan dalam jaringan trayek antar Kota Dalam Provinsi.
- b. Terletak di jalan Arteri / kolektor dengan kelas jalan minimal III B.
- c. Jarak antara dua Terminal Tipe B atau dengan Terminal Tipe A minimal 15 km di Pulau Jawa dan 30 km di pulau lainnya.
- d. Tersedia luas lahan minimal 3 Ha di Pulau Jawa dan Sumatera dan 2 Ha di pulau lainnya

3. Terminal Penumpang Tipe C

Merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan. Persyaratan lokasi Terminal Tipe C:

- a. Terletak di wilayah kabupaten tingkat dua dan dalam jaringan trayek angkutan pedesaan.
- b. Terletak di jalan kolektor/ lokal dengan kelas paling tinggi kelas III A.
- c. Tersedia lahan yang sesuai dengan permintaan angkutan.
- d. Mempunyai akses ke dan dari terminal sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran lalu lintas disekitar terminal.

2.4 Angkutan Jalan

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

“Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan”.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan : “Jalan adalah prasarana Transportasi Darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel”.

Jadi Angkutan Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan yang diperuntukan bagi lalulintas, untuk perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.

2.5 Gambaran Umum Terminal Tipe A Mengwi

2.5.1 Tata Letak Terminal Mengwi di Kec. Mengwi Kabupaten Badung Wilayah Kabupaten Badung terletak pada posisi 08o14'17"--08o50'57"

Lintang Selatan (LS) dan 115o05'02"--15o15' 09" Bujur Timur (BT) membentang di tengah-tengah Pulau Bali. Luas wilayah Kabupaten Badung adalah 418,52 km² (7,43% dari luas Pulau Bali). Bagian utara Kabupaten Badung merupakan daerah pegunungan yang berudara sejuk, berbatasan dengan Kabupaten Buleleng. Wilayah di bagian selatan merupakan dataran rendah dengan pantai berpasir putih dan berbatasan langsung dengan Samudra Indonesia. Sebelah timur wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Gianyar dan Kota Denpasar. Bagian tengah wilayah

Badung merupakan daerah persawahan. Di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Tabanan. Secara umum Kabupaten Badung merupakan daerah beriklim tropis yang memiliki dua musim, yaitu musim kemarau (April–Oktober) dan musim hujan (Nopember – Maret). Curah hujannya rata-rata 893,4 – 2.702,6mm per tahun. Kemudian suhu udaranya berkisar 25oC – 30oC dengan kelembapan udara rata-rata mencapai 79% . Khusus kedudukan atau lokasi Puspem Kabupaten Badung “Mangupraja” di wilayah Mangupura terletak pada koordinat 08°36’10” LS dan 115°10’43” BT. Wilayah Mangupura ini meliputi Desa Mengwi, Desa Gulingan, Desa Mengwitani, Desa Kekekan, Kelurahan Kapal, Kelurahan Abianbase, Kelurahan Lukluk, Kelurahan Sempidi, dan Kelurahan Sading.

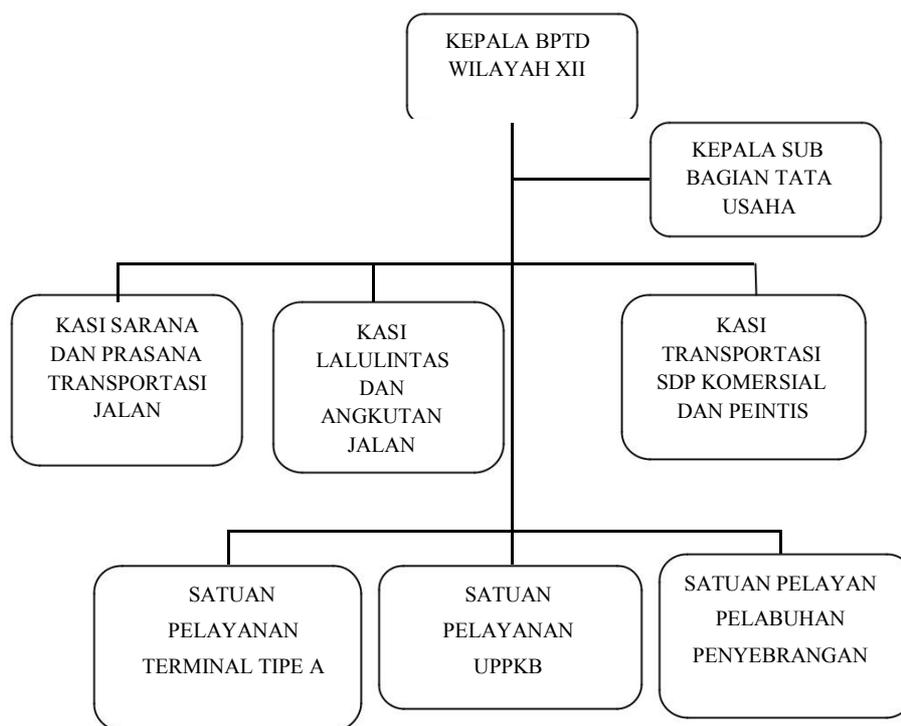
2.5.2 Struktur Organisasi dan Personil Terminal Tipe A Mengwi

Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Mengwi dipimpin Oleh Kepala BPTD (Balai Pengelolaan Transportasi Darat) Wilayah XII dengan di bantu oleh Kepala Kordinator dalam pelaksanaan Satuan Pelayanan Terminal Pernumpang Tipe A Mengwi. Adapun Strukur Organisasi BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi NTB Sebagai Berikut :

A. Struktur Organisasi

Bagan 1. Struktur Organisasi BPTD (Balai Pengelolaan Trasportasi Darat)

Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi NTB



Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi NTB

B. Personil Terminal Tipe A Mengwi

Berdasarkan Surat Perintah Tugas Nomor : KP.004/6/17/BPTD-XII/2017, adapun isi perintah sebagai berikut :

1. Melaksanakan Tugas Operasional Terminal Tipe A Mengwi Provinsi Bali;

2. Membantu Kegiatan-kegiatan di Terminal Tipe A sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
3. Melaksanakan tugas ini dengan sebaik-baiknya.

Adapun daftar nama pejabat dan pegawai yang ditugaskan di Terminal Tipe A

Mengwi :

Tabel 1. Daftar nama personil yang ditugaskan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A

NO	NAMA/NIP	PANGKAT /GOL	KET.
1.	<u>Tjokorda Agung Suarmaya, ST</u> 19671117 199803 1 005	Penata Tk.I/(IIIId)	Kordinator Terminal Tipe A Mengwi
2.	<u>I Wayan Sukada, BPA</u> 19610712198903 1 014	Penata/ III-c	Staf di Terminal Mengwi
3.	<u>A.A. Ng. Brahma Putra</u> 19690502 201001 1 009	Pengatur Muda Tk I/ Iib	Staf di Terminal Mengwi
4.	<u>I Made Ardana, SH., MH</u> 19681231 199009 1 002	Penata/ III-c	Staf di Terminal Mengwi
5.	<u>I Made Sulana</u> 19601231 198303 1 395	Penata Muda Tk I/III-b	Staf di Terminal Mengwi
6.	<u>I Nyoman Mendrawan</u> 19601231 199404 1 001	Penata Muda Tk I/III-b	Staf di Terminal Tipe A Mengwi

7.	<u>I Gede Purba Wisesa, A.md,LLAJ</u>	Penata Muda	Staf di Terminal Tipe
	197606151999031006	Tk. I/ III-c	A Mengwi

Sumber : BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi NTB

2.5.3 Fasilitas Terminal Tipe A Mengwi

Untuk menunjang kelancaran pelayanan bagi masyarakat, suatu Terminal Tipe A harus memiliki fasilitas-fasilitas yang memadai, baik itu fasilitas utama maupun fasilitas penunjang. Keberadaan Fasilitas tersebut akan dapat mempengaruhi pelaksanaan daripada fungsi terminal itu sendiri. Sesuai dengan kondisi dilapangan yang ada, Terminal Tipe A mengwi memiliki Fasilitas sebagai berikut :

A. Fasilitas Utama

Yang dimaksud Fasilitas Utama Terminal adalah fasilitas yang mutlak ada disuatu terminal dalam rangka memberikan pelayanan bagi masyarakat, khususnya penumpang, calon penumpang, sopir, awak, armada, maupun orang-orang yang memerlukan jasa terminal angkutan umum. Adapun yang dapat digolongkan sebagai fasilitas utama antara lain :

1. Jalur Pemberangkatan Angkutan Umum

Jalur pemberangkatan ini disediakan bagi kendaraan angkutan umum penumpang untuk menaikkan penumpang (loading) dan untuk memulai perjalanan sesuatu trayek yang ditentukan.

2. Jalur Kedatangan Kendaraan Umum

Adalah areal yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum penumpang untuk menurunkan penumpang (unloading) yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.

3. Jalur Tunggu Kendaraan Umum

Jalur tunggu kendaraan umum yaitu peralatan yang disediakan bagi angkutan umum untuk bersiap menuju jalur pemberangkatan, yang juga dapat berfungsi sebagai tempat istirahat bagi angkutan umum beserta awaknya.

4. Tempat Tunggu Penumpang

Tempat tunggu penumpang dapat berupa pelataran atau area yang disediakan bagi calon penumpang yang akan melakukan perjalanan dengan angkutan umum.

5. Jalur Lintasan

Jalur lintasan merupakan pelataran yang disediakan bagi angkutan umum yang akan langsung melanjutkan perjalanan setelah menurunkan penumpang.

6. Bangunan Kantor Terminal

Merupakan sebuah bangunan yang didalamnya berlangsung kegiatan pelayanan masyarakat oleh operator terminal meliputi segala sesuatu yang berhubungan dengan terminal. Pada bangunan ini biasanya juga terdapat menara pengawas, pos pemeriksaan, loket penjualan karcis, serta papan informasi.

7. Tempat Istirahat sementara

8. Menara Pengawas Loket Penjualan Karcis

9. Rambu-rambu dan papan informasi

10. Pelataran parkir kendaraan pengantar dan taksi

Fasilitas ini disediakan bagi kendaraan pengantar calon penumpang serta bagi armada taksi yang menyediakan jasa transportasi bagi penumpang untuk sampai ketempat yang dituju.

B. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang yang dimaksud sebagai pelengkap dalam pengoperasian terminal antara lain :

1. Toilet

Toilet harus disediakan dalam jumlah yang cukup sesuai dengan kapasitas layanan terminal terhadap penumpang maupun awak armada angkutan umum, dan sedapat mungkin dalam keadaan bersih/layak pakai.

2. Tempat Ibadah

Tempat ibadah disediakan bagi penumpang maupun awak armada angkutan umum untuk menunaikan kewajibannya sebagai umat beragama.

3. Kantin/Kios

Kantin/kios disediakan untuk memenuhi kebutuhan penumpang, awak armada angkutan umum, petugas terminal dan lainnya terhadap makanan, minuman, oleh-oleh dan lain-lain yang diperlukan selama perjalanan dalam angkutan umum.

4. Ruang Pengobatan

Ruang Pengobatan disediakan untuk mengatasi keadaan darurat dilingkungan terminal, khususnya yang berkaitan dengan masalah kesehatan.

Untuk itu ruang pengobatan ini juga perlu dilengkapi dengan tenaga medis yang terampil.

5. Ruang Informasi dan Pengaduan

Ruang informasi dan pengaduan untuk memberikan informasi mengenai kegiatan yang ada di terminal, trayek yang dilayani, biaya transportasi, serta untuk menerima pengaduan dari masyarakat terhadap keluhan-keluhan yang dirasakan dalam pelayanan terminal.

6. Telepon Umum

7. Taman

Taman dibuat dilingkungan terminal agar memberikan kesan yang indah dan asri, sehingga para penumpang yang menunggu angkutan umum tidak merasa bosan.

