



REVITALISASI PENGELOLAAN TERMINAL HAMID RUSDI KOTA MALANG

Eka Setyowati

Dosen Prodi Ilmu Administrasi Negara Stisospol Waskita Dharma Malang

Jalan Indragiri V No. 52-53 Kelurahan Purwantoro Kota Malang

ekasetyowati1991@gmail.com

Abstrak

Pengaturan transportasi merupakan salah satu kepentingan masyarakat dalam bidang perhubungan yang menjadi tanggungjawab manajemen pemerintahan. Salah satu kebutuhan dalam transportasi adalah terminal. Terminal merupakan tempat pangkalan kendaraan umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang atau barang, serta untuk perpindahan moda angkutan. Secara fungsional, terminal hamid rusdi merupakan jenis terminal tipe terminal tipe B di Kota Malang Jawa Timur yang melayani angkutan umum Antar Kota. Namun, pada kenyataannya masih ada permasalahan yang ada di terminal hamid rusdi tersebut. Untuk itu diperlukan adanya revitalisasi melalui upaya pengelolaan yang baik dan terintegrasi antara masyarakat terutama para pengguna angkutan, pemerintah dan swasta dalam hal ini pedagang harus bersama merumuskan keputusan yang terbaik.

Kata Kunci : *Revitalisasi, Terminal, Implementasi Kebijakan.*

1 PENDAHULUAN

Permasalahan terkait dengan terminal yang didirikan di Kota Malang yaitu terminal Hamid Rusdi yang terletak di Jl. Mayjend Sungkono No.11, Wonokoyo, Kedungkandang, Kota Malang, masih terus berlangsung hingga sekarang. Padahal, pada dasarnya pendirian terminal ini merupakan hasil dari solusi untuk mengatasi masalah-masalah transportasi di area Gadang yang selalu dalam kondisi kemacetan yang disebabkan oleh angkutan umum, pasar, dan penumpang sekaligus dalam lokasi yang sama. Untuk itu, sebagai alternatif Walikota Malang membuat Peraturan Daerah dalam

pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030 yang berbunyi “mengalihfungsikan Terminal Gadang menuju ke Terminal Hamid Rusdi” (Malang W. , 2011)

Melalui pengaturan transportasi inilah kepentingan masyarakat dalam bidang perhubungan menjadi tanggungjawab manajemen pemerintahan. Salah satu kebutuhan dalam transportasi adalah terminal. Terminal merupakan tempat pangkalan kendaraan umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang atau barang, serta untuk perpindahan moda angkutan.

Sebagaimana diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan yang menyatakan pada Bab IV Pasal 13 bahwa pembangunan terminal penumpang merupakan tanggungjawab Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Dalam pendirianpun sudah jelas tertuang dalam pasal-pasal dalam peraturan Menteri Perhubungan ini (Indonesia M. P., 2015).

Secara fungsional, terminal hamid rusdi merupakan jenis terminal tipe terminal tipe B di Kota Malang Jawa Timur yang melayani angkutan umum Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP). Terminal ini berdiri pada tahun 2005 dan menghabiskan dana pembangunan sebesar kurang lebih Rp. 6 Milyar (Sedayu, Kajian Peningkatan Pelayanan Terminal Hamid Rusdi Malang, 2014). Keberadaannya sangat penting dalam memberikan pelayanan transportasi khususnya ke arah Kota/Kabupaten Malang wilayah selatan. Pengelolaan terminal ini awalnya oleh Dinas Perhubungan Kota Malang, namun seperti berita yang didapatkan dalam media menjelaskan bahwa pengalihan pengelolaan terminal ini digantikan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Pengelolaan menjadi tumpang tindih diantara keduanya. Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang seolah lepas tangan terhadap masalah di Terminal Hamid Rusdi. Di antara penyebabnya, terminal tersebut sudah masuk dalam pengelolaan Pemprov Jatim. Kepala Dishub Kota Malang, Kusnadi menyatakan Dishub Jatim memang minta seluruh bus masuk ke Terminal Hamid Rusdi. Di sisi lain, Dishub Jatim minta Dishub Kota Malang melakukan penertiban (Malang S. , 2017).

Pada proses implementasi kebijakan ini tidaklah sepenuhnya dapat berjalan dengan baik seperti dilakukan penelitian oleh Agandi tentang efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 menyatakan belum berjalan efektif. Hal ini dikarenakan beberapa faktor antara lain ketidakinginan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus untuk berpindah menuju terminal Hamid Rusdi dan masih banyak faktor lainnya (Agdani, 2013). Penelitian ini juga diperkuat dengan penelitian oleh Agung Sedayu yang menyatakan bahawa kondisi nyata, bahwa terminal hamid rusdi perlu untuk meningkatkan pelayanan salah satu faktor yang penting adalah atribut kemudahan dalam akses ke lokasi terminal, hal ini juga diperkuat dengan lokasi terminal Hamid Rusdi yang masih jauh dari keramaian dan sepi pengunjung. Ditambah dengan beberapa fasilitas sudah mulai rusak karena kurangnya perawatan (Sedayu, Kajian Peningkatan Pelayanan Terminal Hamid Rusdi Malang, 2014).

Beberapa artikel di koran juga menjelaskan bagaimana sudah ada tindakan manajemen dari pemerintah terkhusus oleh dinas perhubungan atas permasalahan terminal hamid rusdi ini. Seperti yang dikutip dalam koran online yang menjelaskan bahwa Kepala Dishub Kota Malang, telah menginstruksikan

sekitar 10 petugas untuk berjaga di lokasi menghalau angkutan yang berhenti di sepanjang jalan itu, yang akan bertugas untuk mengawasi dan menegur angkutan yang ngetrem di jalan raya sehingga menimbulkan kemacetan Kendaraan yang terpergoki melanggar aturan itu akan ditilang di lokasi. Selain petugas Dishub, petugas yang turut serta berjaga ada dari Dinas Pasar, Satpol PP, dan jajaran terkait seperti kepolisian. Langkah selanjutnya untuk mengurai macet di ruas jalan itu adalah pengasapalan ulang dan pembenahan beberapa titik yang kumuh

(<http://suryamalang.tribunnews.com/2016/08/16/pkl-pasar-gadang-kota-malang-sudah-dibersihkan-angkutan-umum-wajib-masuk-terminal-hamid-rusdi>, 2016).

Namun, pada kenyataannya masih ada permasalahan yang ada di terminal hamid rusdi tersebut. Permasalahan tersebut seperti terlihat berdasarkan hasil observasi/survey di lapangan antara lain :

1. Keberadaan terminal bayangan yang masih ditempati, sedangkan terminal yang asli sudah dibangun tidak digunakan oleh sopir angkutan sebagaimana mestinya.
2. Sirkulasi kendaraan dalam terminal bayangan yang berada di dekat lampu merah membuat macet pengguna kendaraan yang lain.
3. Penataan layout fasilitas yang kurang tepat. Keberadaan lokasi terminal yang baru ini berada sejauh $\pm 1,5$ km dari jalan raya.
4. Relokasi terminal Hamid Rusdi yang juga berdekatan pasar induk Gadang menyebabkan kemacetan (Sedayu, Kajian Peningkatan Pelayanan Terminal Hamid Rusdi Malang, 2014).
5. Kawasan terminal juga semakin kumuh akibat dijadikan area berdagang bagi pedagang pasar yang tidak kebagian tempat atau diistilahkan muncul pasar tumpah (Sedayu, Kajian Peningkatan Pelayanan Terminal Hamid Rusdi Malang, 2014).
6. Arah kendaraan bus yang berpindah menyebabkan angkutan umum sepi penumpang.
7. Masih kurang efektif terminal dikarenakan faktor kaidah hukum, penegak hukum dan faktor dari masyarakat yang kurang (Agdani, 2013).

Dari berbagai permasalahan yang diteliti perlu untuk dilakukan penulisan lebih lanjut terkait dengan judul "Revitalisasi Pengelolaan Terminal Hamid Rusdi Kota Malang". Melalui penulisan ini akan dilakukan pengkajian terhadap upaya revitalisasi yang dilaksanakan dengan mengkaji melalui pendekatan institusionalisme.

2. LANDASAN TEORI

Kerangka Pemikiran



Konsep Revitalisasi Pengelolaan Terminal Gadang

a. Terminal

Terminal menurut Morlock (Suwajoko, 1990:109), didefinisikan sebagai tempat yang berfungsi untuk pergantian angkutan dalam pelayanan barang maupun manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Rizal, 2013).

Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (Indonesia U.-u. R., 2009)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 tahun 1995, terminal dibedakan berdasarkan:

a) jenis angkutan menjadi:

- 1) Terminal penumpang yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum.
- 2) Terminal barang yaitu terminal yang diperuntukkan bagi keperluan bongkar muat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

b) fungsi pelayanan dibagi menjadi:

- 1) Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam provinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- 2) Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
- 3) Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau angkutan pedesaan (Rizal, 2013).

Apabila ditinjau dari klasifikasi terminal Hamid Rusdi terminal Hamid Rusdi merupakan jenis terminal

tipe terminal tipe B yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar provinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan. Namun, akibat relokasi fungsi tersebut berjalan, namun tidak beraturan. Pengalihan terminal bangunan yang tidak disertai dengan pengalihan kegiatan yang menyebabkan terminal ini tidak berfungsi. Banyak ruang kosong yang tidak dimanfaatkan apalagi dipenuhi dengan masyarakat. Terminal terlihat sepi baik dari angkutan maupun juga masyarakat. Perda yang dibuat tidak berfungsi secara sosiologis hanya berfungsi sebagai legal formal yang disahkan oleh Kepala Daerah, namun pelaksanaannya hukum tersebut tidak dilaksanakan oleh masyarakat.

b. Revitalisasi

Revitalisasi berarti upaya pelestarian lingkungan binaan agar tetap pada kondisi aslinya atau menghidupkan kembali yang kondisi sebelumnya pernah ada, dengan menyempurnakan strukturnya, mekanisme kerjanya dan menyesuaikan dengan kondisi baru, dan mencegah terjadinya proses kerusakan dengan upaya restorasi, rehabilitasi dan/atau rekonstruksi. Sehingga, revitalisasi juga berarti memvitalkan kembali suatu kawasan yang dulunya pernah vital/hidup, namun terjadi penurunan, kemunduran/degradasi (Omega, 2012).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) revitalisasi merupakan proses, cara dan perbuatan memvitalkan (menjadi vital). Sedangkan vital sendiri mempunyai arti penting atau perlu sekali (untuk kehidupan dan sebagainya). Fokus utamanya pada struktur manajemen yang harus dikelola dengan baik oleh aktor yang berkompeten, serta polanya mengikuti perubahan-perubahan, sehingga benar jika konsep revitalisasi mengacu pada program pembangunan (Ella Alfianita).

Rais (2007) membagi revitalisasi menjadi beberapa tahapan dan membutuhkan kurun waktu tertentu yang meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Intervensi fisik. Proses ini mengawali kegiatan fisik revitalisasi dan dilakukan secara bertahap, meliputi perbaikan dan peningkatan kualitas dan kondisi fisik bangunan, tata hijau, sistem penghubung, sistem tanda/reklame dan ruang terbuka kawasan.
2. Rehabilitasi ekonomi. Revitalisasi yang diawali dengan proses peremajaan bangunan fisik harus mendukung proses rehabilitasi kegiatan ekonomi. Menurut Hall & Pfeifer (2001), perbaikan fisik kawasan yang bersifat jangka pendek diharapkan bisa mengakomodasi kegiatan ekonomi informal dan formal (local economic development), sehingga mampu memberikan nilai tambah bagi kawasan kota.
3. Revitalisasi sosial/ institusional. Keberhasilan revitalisasi sebuah kawasan akan terukur bila mampu menciptakan lingkungan yang menarik, jadi bukan sekedar membuat tempat yang indah.

Maksudnya, kegiatan tersebut harus berdampak positif serta dapat meningkatkan dinamika dan kehidupan sosial masyarakat/ warga (public realms) (Perpustakaan Universitas Pendidikan Indonesia).



Gambar terminal bayangan



Gambar terminal yang baru dan sepi

Dalam terminal gadang diperlukan upaya revitalisasi atau memfungsikan kembali terminal sebagaimana kegunaannya. Bukan hanya sebagai gedung tanpa pemanfaatan. Sangat disayangkan sebab, pendirian gedung tersebut banyak membutuhkan dana yang cukup besar. Sehingga, butuh untuk dimanfaatkan kembali untuk melayani masyarakat agar efektif dan efisien dengan cara membenahi sarana dan prasarana dengan merevitalisasi fisik. Selain itu, revitalisasi secara ekonomi diperlukan terkait dengan pendapatan para sopir angkot dan para pedagang yang ada dipasar diperlukan penataan ulang agar tercipta simbiosis mutualisme ekonomi yang saling menguntungkan. Revitalisasi soaial di terminal hamid rusdi ditujukan agar mampu menarik masyarakat dengan memperindah sarana publik.

4. BAHAN DAN METODE

Metode penulisan jurnal ini dengan menggunakan studi literatur. Studi Literatur adalah cara untuk menyelesaikan persoalan dengan menelusuri sumber-sumber tulisan yang pernah dibuat sebelumnya. Dengan kata lain, istilah Studi

Literatur ini juga sangat familiar dengan sebutan studi pustaka. Teori-teori yang mendasari masalah dan bidang yang akan diteliti dapat ditemukan dengan melakukan studi kepustakaan. Selain itu seorang peneliti dapat memperoleh informasi tentang penelitian-penelitian sejenis atau yang ada kaitannya dengan penelitiannya. Dan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melakukan studi kepustakaan, peneliti dapat memanfaatkan semua informasi dan pemikiran-pemikiran yang relevan dengan penelitiannya (Salmaa, 2017).

5. PEMBAHASAN

a. Teori Tata Kelola yang Baik (*Good Governance*)

Governance adalah mekanisme, praktek dan tata pengelolaan pemerintah bersama masyarakat untuk mengatur atau mengalokasikan sumber daya dan memecahkan masalah publik. *Governance* akan berjalan dengan baik apabila dalam pembuatan kebijakan publik melibatkan tiga aktor yakni pemerintah, swasta dan masyarakat.

Pengertian *governance* menurut *World Bank* dalam memberikan defenisi *governance* sebagai “*the way state power is used in managing economic and social resources for developmet of society*”. Sementara itu, United Nation Development Program (UNDP) mendefenisikan *governance* sebagai “*the exercise of political, economic, and administrative authority to manage a nation’s affair at all levels*”. Dalam hal ini *World Bank* lebih menekankan pada cara pemerintah mengelola sumber daya sosial dan ekonomi untuk kepentingan pembangunan masyarakat, sedangkan UNDP lebih menekankan pada aspek politik, ekonomi dan administratif dalam pengelolaan negara (Landasan Teori)

Jika mengacu pada program *World Bank* dan UNDP, orientasi pembangunan pada sektor publik adalah untuk menciptakan *good governance*. Pengertian *good governance* sering di artikan sebagai pemerintahan yang baik. *World Bank* mendefinisikan *good governance* sebagai suatu penyelenggaraan manajemen yang solid dan bertanggung jawab yang sejalan dengan prinsip demokrasi dan pasar yang efisien, penghindaran salah alokasi dana investasi dan pencegahan korupsi baik secara politik maupun administratif, menjalankan disiplin anggaran serta penciptaan legal and political framework bagi tumbuhnya aktivitas usaha (Landasan Teori).

Good governance akan tercipta apabila kekuatan aktor tersebut saling mendukung warga yang bertanggungjawab, aktif dan memiliki kesadaran, bersama pemerintah yang terbuka, tanggap, mau mendengar, dan mau melibatkan (inklusif).

Terdapat beberapa prinsip *good governance* menurut UNDP (*United Nations Development Program*)

dalam Dede Rosyada dalam Heriyanto mengemukakan bahwa prinsip yang harus dianut dan dikembangkan dalam praktek penyelenggaraan tata pemerintahan yang baik (*good governance*), meliputi: partisipasi (*participation*), penegakan hukum (*rule of law*), transparansi (*transparency*), orientasi konsensus (*consensus orientation*), keadilan (*equity*), efektivitas dan efisiensi (*effectiveness and efficiency*), akuntabilitas (*accountability*), visi strategis (*strategic vision*) (Heriyanto, 20115).

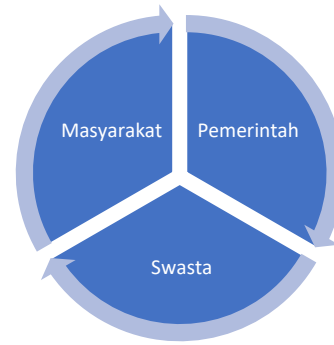
Good governance menurut Thoha (2004;61), tata pemerintahan yang baik atau yang sering disebut dengan *good governance* merupakan suatu konsep yang akhir – akhir ini dipergunakan secara reguler dalam ilmu politik dan administrasi public. Konsep ini hadir sejalan dengan konsep – konsep dan terminologi demokrasi, masyarakat sipil, partisipasi rakyat, hak asasi manusia dan pembangunan masyarakat yang berkelanjutan.

Dalam tata kelola yang baik tentu dibutuhkan kemitraan atau kerjasama yang baik antar pihak. Dalam mengembangkan sebuah potensi maka diperlukan sebuah kemitraan atau kerjasama yang baik antara pemerintah, swasta dan masyarakat. Pengertian kemitraan atau kerjasama seperti dijelaskan oleh Alma dalam (Khitam M. , 2012) bahwa kemitraan atau dalam Bahasa Inggris disebut *partnership* adalah suatu asosiasi atau persekutuan dua orang atau lebih untuk menjalankan suatu usaha mencari keuntungan.

Sebuah kemitraan juga akan dapat mewujudkan tujuan serta meningkatkan kesejahteraan sosial, menurut Adisasmita Rahardjo kemitraan yang dimaksud adalah dengan melakukan kerjasama, kesetaraan, kebersamaan, kepedulian dan jaringan kerja yang menumbuhkembangkan kemanfaatan timbal balik antara pihak – pihak yang bermitra dalam penyelenggaraan pelayanan sosial (Khitam M. , 2012)

Kemitraan dalam terminal hamdi rusdi juga dapat terbentuk apabila memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Terdapat dua pihak atau lebih, merupakan pemerintah, swasta dan masyarakat.
- b. Memiliki kesamaan visi dalam mencapai tujuan bersama dalam pengelolaan.
- c. Ada kesepakatan antara pemerintah dan swasta dalam pengelolaan yang dapat memberikan efek positif terhadap perekonomian masyarakat sekitar.
- d. Saling membutuhkan. Baik dari pemerintah maupun masyarakat memiliki peran masing-masing yang tidak dapat dipisahkan dan keduanya saling membutuhkan (Kurniawan, 2013).



Gambar teori good governance

Apabila ditinjau dari tata kelola pemerintahan teori *governance* maka diperukan upaya untuk memfasilitasi kepentingan masyarakat baik sopir angkot, pengguna angkutan dan pedagang bersama pemerintah sebagai promotor project yang bertugas untuk melayani masyarakat. Dibutuhkan fasilitator yang menegahi kepentingan semua pihak, bukan hanya pemerintah saja. Dan kasus inipun beralih tata kelola dari pemerintah kota malang ke pemerintah provinsi jawa timur, sehingga, terjadinya tumpang tindih pengelolaan yang tidak efektif. Dalam pengelolaan dan upaya revitalisasi terminal hamid rusdi diperlukan kerjasama yang baik antara stakeholder yang berkepentingan. Bukan hanya pihak pemerintah saja, namun diperlukan upaya untuk memfasilitasi keinginan masyarakat dalam mencapai tujuan pelayanan publik yang efektif.

Melalui upaya pengelolaan yang baik dan terintegrasi antara masyarakat terutama para pengguna angkutan, pemerintah dan swasta dalam hal ini pedagang atau pemilih ruko-ruko harus bersama merumuskan keputusan yang terbaik. Sebab tidak mungkin pemerintah membuat keputusan yang menurut masyarakat dapat merugikan dan tidak sesuai dengan keinginan rakyat. Selain itu, kerjasama atau kemitraan diperlukan untuk membangun revitalisasi yang baik agar masyarakat juga dapat merasakan manfaat dari pengaturan terminal.

5. KESIMPULAN

Transportasi merupakan salah satu bidang urusan pemerintah berdasarkan pasal 12 ayat (2) huruf i Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dinyatakan bahwa urusan pemerintahan di bidang perhubungan (Urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) merupakan salah satu dari 31 (tiga puluh satu) urusan pemerintahan yang bersifat wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar yang harus dilaksanakan oleh Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

Melalui pengaturan transportasi inilah kepentingan masyarakat dalam bidang perhubungan menjadi tanggungjawab manajemen pemerintahan. Salah satu kebutuhan dalam transportasi adalah terminal. Terminal merupakan tempat pangkalan kendaraan umum

yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang atau barang, serta untuk perpindahan moda angkutan. Sebagaimana diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan yang menyatakan pada Bab IV Pasal 13 bahwa pembangunan terminal penumpang merupakan tanggungjawab Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Dalam pendirianpun sudah jelas tertuang dalam pasal-pasal dalam peraturan Menteri Perhubungan ini (Indonesia, 2015).

Namun, ada permasalahan terkait dengan terminal yang didirikan di Kota Malang yaitu terminal Hamid Rusdi yang terletak di Jl. Mayjend Sungkono No.11, Wonokoyo, Kedungkandang, Kota Malang, Jawa Timur 65135, Indonesia. Pendirian terminal ini merupakan hasil dari solusi untuk mengatasi permasalahan transportasi di area Gadang yang selalu dalam kondisi kemacetan yang disebabkan oleh angkutan umum, pasar, dan penumpang sekaligus dalam lokasi yang sama. Untuk itu, sebagai alternatif Walikota Malang membuat Peraturan Daerah dalam pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030 yang berbunyi “mengalihfungsikan Terminal Gadang menuju ke Terminal Hamid Rusdi”.

Pada proses implementasi kebijakan ini tidaklah sepenuhnya dapat berjalan dengan baik seperti dilakukan penelitian Penelitian oleh Agandi tentang efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 menyatakan belum berjalan efektif. Hal ini dikarenakan beberapa faktor antara lain ketidakinginan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus untuk dipindah menuju terminal Hamid Rusdi dan masih banyak faktor lainnya (Agdani, 2013). Penelitian ini juga diperkuat dengan penelitian oleh Agung Sedayu yang menyatakan bahawa kondisi nyata, bahwa terminal hamid rusdi perlu untuk meningkatkan pelayanan salah satu faktor yang penting adalah atribut kemudahan dalam akses ke lokasi terminal, hal ini juga diperkuat dengan

lokasi terminal Hamid Rusdi yang masih jauh dari keramaian dan sepi pengunjung. Ditambah dengan beberapa fasilitas sudah mulai rusak karena kurangnya perawatan (Sedayu, 2014).

Dalam strategi untuk revitalisasi terminal Hamid Rusdi dibutuhkan pengelolaan (*governance*) dengan menciptakan kekuatan aktor tersebut saling mendukung warga yang bertanggungjawab, aktif dan memiliki kesadaran, bersama pemerintah yang terbuka, tanggap, mau mendengar, dan mau melibatkan. Dibutuhkan tugas untuk cara membenahi sarana dan prasarana dengan merevitalisasi fisik. Selain itu, revitalisasi secara ekonomi diperlukan terkait dengan pendapatan para sopir angkot dan para pedagang yang ada dipasar dan diperlukan penataan ulang agar tercipta simbiosis mutualisme ekonomi yang saling menguntungkan. Revitalisasi sosial di terminal hamid rusdi ditujukan agar mampu menarik masyarakat dengan memperindah sarana publik. Dalam pengelolaan dan upaya revitalisasi terminal hamid rusdi juga diperlukan kerjasama yang baik antara stakeholder yang berkepentingan. Bukan hanya pihak pemerintah saja, namun diperlukan upaya untuk memfasilitasi keinginan masyarakat dalam mencapai tujuan pelayanan publik yang efektif.

6. SARAN

1. Kepada pemerintah wajib untuk melakukan survei terkait dengan keinginan dan motivasi terhadap revitalisasi terminal gadang terhadap para sopir angkutan, pedagang, dan masyarakat yang menggunakan angkutan umum.
2. Diperlukan dilakukan pemetaan dan membuat forum diskusi antara *stakeholder* yaitu masyarakat, pemerintah, dan swasta untuk merumuskan strategi revitalisasi yang memiliki urgensi untuk diterapkan.
3. Diperlukan pula kerjasama dengan dinas pasar untuk mengatur pasar induk gadang.

DAFTAR PUSTAKA

Agdani, A. (2013). Efektifitas pasal 14 ayat 3 (c) peraturan daerah kota malang nomer 4 tahun 2011 tentan rencana tata ruang wilayah kota malang tahun 2010 - 2030 terhadap ppengalihfungsian terminal gadang menuju terminal hamid rusdi (studi di dinas perhubungan kota malang). *jurnal hukum*.

Bahrudin, P. (2015). *Pelaksanaan Pasal 4 Huruf d Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 2 Tahun 2-13 Tentang Prasarana, Sarana Dan Utilitas Umum (Studi Pada Terminal Hamid*

Rusdi Kota Malang). Malang: Universitas Brawijaya.

Danang Irjaya, H. S. (2014). *Kajian Dampak Relokasi Terminal Gadang Kota Malang Terhadap Biaya Operasional Kendaraan dan Pengguna Angkutan Kota*. Malang: <http://sipil.studentjournal.ub.ac.id/index.php/jmts/article/view/30>.

Dr. Agung Sedayu, M. M. (2014). *Evaluasi Kinerja Terminal Tipe B (Studi Kasus Terminal Hamid Rusdi Kota Malang)*. Malang: Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

- Ella Alfianita, A. F. (t.thn.). Revitalisasi Pasar Tradisional Dalam Perspektif Good Governance (Studi di Pasar TUMPANG Kabupaten Malang). *Jurnal Administrasi Publik (JAP) Vol.3 No.5*, 758-762.
- Heriyanto, A. (2011). *Penerapan Prinsip-Prinsip Good Governance dalam Tata Kelola Pemerintahan Desa Triharjo Kecamatan Sleman Kabupaten Sleman*. Yogyakarta: repository.upy.ac.id.
- <http://suryamalang.tribunnews.com/2016/08/16/pkl-pasar-gadang-kota-malang-sudah-dibersihkan-angkutan-umum-wajib-masuk-terminal-hamid-rusdi>. (2016, agustus 16). *PKL Pasar Gadang Kota Malang sudah "dibersihkan", angkutan umum wajib masuk terminal hamid rusdi*.
- Indonesia, M. P. (2015). Diambil kembali dari http://ppid.dephub.go.id/files/datahubdat/PM_132_Tahun_2015.pdf.
- Indonesia, U.-u. R. (2009). *Paten No. Nomor 22 Tahun 2009*. Indonesia.
- Ismanudin. (2014). Teori dan Implementasi Manajemen Pemerintahan. *Jurnal Aspirasi Vol. 5 No. 1*, 46.
- Kartika Puspa Negara, R. I. (t.thn.). *Analisa Penggunaan Tertinggi dan Terbaik Pada Lahan Eks. Terminal Gadang Di Kota Malang*. Surabaya: <http://digilib.its.ac.id/public/ITS-Undergraduate-10046-Paper.pdf>.
- Khitam, M. (2012). Kerjasama ANTARA Pemerintah Daerah, Swasta dan Masyarakat dalam Pengembangan Pariwisata. *Jurnal EKBIS Vol. VI No. 1*, 333-349.
- Khitam, M. C. (2012). Kerjasama Antara Pemerintah Daerah, Swasta, Dan Masyarakat Dalam Pengembangan Pariwisata. *Jurnal EKBIS Vol. VI No. 1*, 333-349.
- Kurniawan, S. Z. (2013). Kemitraan Pengelolaan Sektor Pariwisata. *Jurnal Administrasi Publik (JAP) Vol 1 No. 1*, 47-55.
- Landasan Teori*. (t.thn.). Diambil kembali dari thesis.binus.ac.id/doc/Bab2/2011-2-00515-AK%20Bab2001.pdf
- Lingga Iswara Putra, I. L. (2012). *Studi Evaluasi Kinerja Operasional Terminal Hamid Rusdi Kota Malang*. Malang: <http://sipil.ub.ac.id/sarjana/studi-evaluasi-kinerja-operasional-terminal-hamid-rusdi-kota-malang/>.
- Malang, S. (2017, Januari 11). Dishub Kota Malang Minta Dishub Jatim Juga Halau Sopir Nakal. Malang Raya, Jawa Timur, Indonesia.
- Malang, W. (2011). *Paten No. 4 Tahun 2011*. Kota Malang.
- Omega, C. D. (2012). *Implementasi Program Revitalisasi Pasar Tradisional Di Kota Surakarta*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Perpustakaan Universitas Pendidikan Indonesia*. (t.thn.). Diambil kembali dari [http://a-research.upi.edu/operator/upload/chapter2\(10\).pdf](http://a-research.upi.edu/operator/upload/chapter2(10).pdf)
- Rizal, S. (2013). *Evaluasi Kebijakan Pengoperasian Terminal Sungai CArang Oleh Bidang Perhubungan Darat Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Tanjungpinang*. Tanjungpinang: Universitas Maritim Raja Ali Haji.
- Salmaa. (2017). *deepublish*. Dipetik Desember 15, 2021, dari <https://penerbitdeepublish.com/studi-literatur/>
- Sedayu, A. (2014). Kajian Peningkatan Pelayanan Terminal Hamid Rusdi Malang. *Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW) ISSN 2301-6752* (hal. 1-14). Surabaya: http://repository.uin-malang.ac.id/569/1/Vol%20I_B.1_Prosiding%20ATPW%202014_Agung%20Sedayu_Kajian%20Peningkatan.pdf.
- Sedayu, A. (2014). Kajian Peningkatan Pelayanan Terminal Hamid Rusdi Malang. *Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW)* (hal. 1-14). Surabaya: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&e&src=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjCgdqz0fPSAhVII7wKHSqmCHwQFgggMAE&url=http%3A%2F%2Frepository.uin-malang.ac.id%2F569%2F1%2FVol%20I_B.1_Prosiding%20ATPW%202014_Agung%20Sedayu_Kajian%20Peningkatan.pdf.
- Setyowati, N. (2011). *Dampak Perpindahan Terminal Gadang Ke Terminal Hamid Rusdi Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar Terminal Gadang*. Malang: Universitas Negeri Malang.



Jurnal : JAMAK Waskita Dharma Malang | ISSN:
STISOSPOL WASKITA DHARMA MALANG | 2655-3244 (media online)

Ilmu Administrasi, Manajemen dan Kepemimpinan

Redaksi : Jl. Indradirigiri V No. 52-53 Kota Malang Jawa Timur

Telp. 0341-323678 <http://ejurnal.waskitadharma.ac.id>

e-mail: info@waskitadharma.ac.id

ISSN: 2655-3244(online)

Vol 7, No.2

Tahun 2020

DOI: xxxxxxxx

pp. 139-147

Issue , Public Administration