

BAB III

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Kondisi Umum

Kota Bogor mempunyai sejarah yang panjang dalam Pemerintahan, mengingat sejak zaman Kerajaan Pajajaran sesuai dengan bukti-bukti yang ada seperti dari Prasasti Batu Tulis, nama-nama kampung seperti dikenal dengan nama Lawanggintung, Lawang Saketeng, Jerokuta, Baranangsiang dan Leuwi Sipatahunan diyakini bahwa Pakuan sebagai Ibukota Pajajaran terletak di Kota Bogor. Pada tahun 1745 Gubernur Jendral Hindia Belanda pada waktu itu bernama Baron Van Inhoff membangun Istana Bogor, seiring dengan pembangunan jalan Raya Daendless yang menghubungkan Batavia dengan Bogor, sehingga keadaan Bogor mulai berkembang. Pada masa pendudukan Inggris yang menjadi Gubernur Jendralnya adalah Thomas Rafless, beliau cukup berjasa dalam mengembangkan Kota Bogor.

Istana Bogor direnovasi dan sebagian tanahnya dijadikan Kebun Raya (Botanical Garden), beliau juga memperkejakan seorang Planner yang bernama Carsens yang menata Bogor sebagai tempat peristirahatan yang dikenal dengan Boeitzorg. Propinsi Jawa Barat dibentuk pada tahun 1925 (Staatsblad 1924 No. 378 bij Propince West Java) yang terdiri dari 5 keresidenan, 18 Kabupaten (Regentscape) dan Kotapraja (Staads Gemeente), dimana Boeitzorg (Bogor) salah satu Staads Gemeente di Propinsi Jawa Barat di bentuk berdasarkan (Staatsblad 1905 No. 208 jo. Staatsblad 1926 No. 368), dengan pripsip Desentralisasi Modern, dimana kedudukan Bugermeester menjadi jelas.

Pada masa pendudukan Jepang kedudukan pemerintahan di Kota Bogor menjadi lemah karena pemerintahan dipusatkan pada tingkat keresidenan yang berkedudukan di Kota Bogor, pada masa ini nama-nama lembaga pemerintahan berubah namanya yaitu: Keresidenan menjadi Syoeoe, Kabupaten/Regenschaps menjadi ken, Kota/Staads Gemeente menjadi Si, Kewedanaan/Distrik menjadi menjadi Gun, Kecamatan/Under Districk menjadi Soe dan desa menjadi Koe. Pada masa setelah kemerdekaan, yaitu setelah pengakuan kedaulatan RI Pemerintahan di Kota Bogor namanya menjadi Kota Besar Bogor yang dibentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 16 Tahun 1950.

Selanjutnya pada tahun 1957 nama pemerintahan berubah menjadi Kota Praja Bogor, sesuai dengan Undang-undang Nomor. 1 Tahun 1957, kemudian dengan Undang-undang Nomor 18 tahun 1965 dan Undang-undang No. 5 Tahun 1974 berubah kembali menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Bogor. Dengan diberlakukannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999, Kotamadya Daerah Tingkat II Bogor dirubah menjadi Kota Bogor.⁶³

⁶³ <http://imngrh.wordpress.com/2007/07/09/sejarah-kota-bogor/>, di unduh tanggal 9 Mei 2008.

A. 1. Letak Geografis dan Wilayah Administrasi Kota Bogor

Secara geografis kota bogor terletak diantara 106° 48' dan 6° 26' LS, kedudukan geografis kota Bogor ditengah-tengah wilayah Kabupaten Bogor serta lokasinya sangat dekat dengan ibukota negara, merupakan potensi yang strategis bagi perkembangan, pertumbuhan ekonomi, dan jasa, pusat kegiatan nasional dan industri, perdagangan, komunikasi, transportasi, dan pariwisata.⁶⁴

Luas wilayah kota Bogor sebesar 11.850 Ha terdiri dari 6 Kecamatan dan 68 Kelurahan. Kemudian secara administratif, Kota Bogor terdiri dari 6 wilayah kecamatan, 68 kelurahan. Kepadatan penduduk dan mobilitasnya terkonsentrasi di wilayah Bogor Tengah sebagai pusat kota. Untuk menopang keberadaan Pusat Kota tersebut, lima wilayah kini ditetapkan oleh Bapeda Kota Bogor sebagai kota satelit sesuai dengan pertumbuhan dan kecenderungan perkembangan masing-masing kecamatan, sebagai berikut :

- Kecamatan Bogor Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa, merupakan Pusat Kota,
- Kecamatan Bogor Selatan berpotensi sebagai daerah pemukiman dan lahan hijau, merupakan Kota Satelit I,
- Kecamatan Bogor Barat sebagai daerah pemukiman yang ditunjang objek wisata, merupakan Kota Satelit II,
- Kecamatan Tanah Sereal sebagai pemukiman serta fasilitas penunjang pelayanan kota, merupakan Kota Satelit III,
- Kecamatan Bogor Utara sebagai daerah industri, merupakan Kota Satelit IV,

⁶⁴http://www.kotabogor.go.id/index.php?option=com_content&task=view&id=1118&Itemid=148, diunduh tanggal 9 Mei 2008.

- Kecamatan Bogor Timur sebagai pemukiman, merupakan Kota Satelit V.⁶⁵

Salah satu fungsi pembentukan kota satelit adalah pendistribusian pertumbuhan ke segala penjuru wilayah sehingga mengurangi tingkat kemacetan di Kota Bogor.

Dilihat dari kegiatan usaha penduduk yang terdapat di Kota Bogor, didominasi oleh sektor swasta (32,20 %), Pegawai Negeri Sipil/ ABRI (16,60 %), perdagangan (15,20 %), buruh (9,46%) dan industri (9,09%) dengan laju pertumbuhan ekonomi (LPE) mencapai 4,6%. Kondisi demikian menimbulkan tingkat mobilitas yang cukup tinggi, sehingga ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai dan terintegrasi menjadi kebutuhan yang harus terpenuhi.⁶⁶

A. 2 Transportasi Kota Bogor

Hingga saat ini Kota Bogor memiliki ruas jalan sepanjang 620.595 Km, terdiri dari Jalan Nasional sepanjang 30.199 Km, Jalan Propinsi sepanjang 26.759 Km, Jalan Kota sepanjang 563.637 Km dan Jalan Lingkungan sepanjang 212.704 Km (belum termasuk jalan lingkungan di perumahan-perumahan yang baru dibangun). Dari keseluruhan jalan yang ada, 3,91% (24.273 Km) dalam kondisi baik sekali, 14,19% (88.602 Km) dalam kondisi baik, 57,32% (355.709 Km) dalam kondisi sedang dan 24,58% (152.551 Km) dalam kondisi buruk.⁶⁷

Sarana angkutan yang ada dalam menunjang pergerakan masyarakat baik dalam menunjang pergerakan masyarakat baik di dalam Kota Bogor sendiri maupun masyarakat sekitarnya, sebagai berikut :

⁶⁵ DLLAJ, *Loc. Cit.*, hal. 30.

⁶⁶ DLLAJ, *Loc. Cit.* hal. 30.

⁶⁷ *Ibid.*, hal.31.

- a. Jumlah Angkutan Kota yang melayani 17 trayek dalam kota sebanyak 2.460 unit yang terealisasi di lapangan 2.422 unit ditambah dengan angkutan bemo.
- b. Jumlah Angkutan Kota yang melayani 17 trayek dari Kabupaten ke Kota Bogor sebanyak 6.895 unit dengan ijin Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat.
- c. Jumlah angkutan Antar Kota Dalam Wilayah Propinsi (AKDP) Jawa Barat sebanyak 70 lintasan dengan ijin Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat. Jumlah Angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) yang melayani 100 trayek sebanyak 900 unit bus berdasarkan ijin Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.⁶⁸

B. Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Bogor

Dengan diberlakukannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999, Kotamadya Daerah Tingkat II Bogor dirubah menjadi Kota Bogor. Setelah terbentuk maka diperlukan perangkat dan dinas-dinas daerah. Salah satunya adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ). Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2004 tentang Organisasi Perangkat daerah maka DLLAJ terbentuk. DLLAJ merupakan perangkat daerah sebagai unsur pelaksana teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.⁶⁹ Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan otonomi pemerintah di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang menjadi urusan rumah tangga daerah.⁷⁰

Untuk melaksanakan tugas pokok ini, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai fungsi :

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Perda Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2004 tentang Organisasi Perangkat Daerah Pasal 43 (1).

⁷⁰ *Ibid.*, Pasal 44.

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
- b. Pelaksanaan teknis operasional di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi bidang lalu lintas, bidang angkutan, bidang teknik sarana dan prasarana, serta bidang pengendalian operasional;
- c. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan umum;
- d. Pembinaan terhadap UPTD dalam lingkup tugasnya;
- e. Pengelolaan urusan ketatausahaan Dinas.⁷¹

Visi DLLAJ Kota Bogor adalah “Terwujudnya Lalu lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib, Lancar, dan Selamat”. Maksud dari visi tersebut antara lain :

1. Tertib : Terciptanya disiplin berlalu lintas di jalan sesuai dengan peraturan yang berlaku;
2. Lancar: Keluaran jasa transportasi memiliki efektifitas yang tinggi untuk mencapai tujuan;
3. Selamat : Keluarnya jasa lalu lintas dan angkutan tidak menimbulkan kerawanan, kecelakaan lalu lintas.

Misi DLLAJ Kota Bogor yang merupakan penjabaran dari visi DLLAJ dirumuskan sebagai berikut :

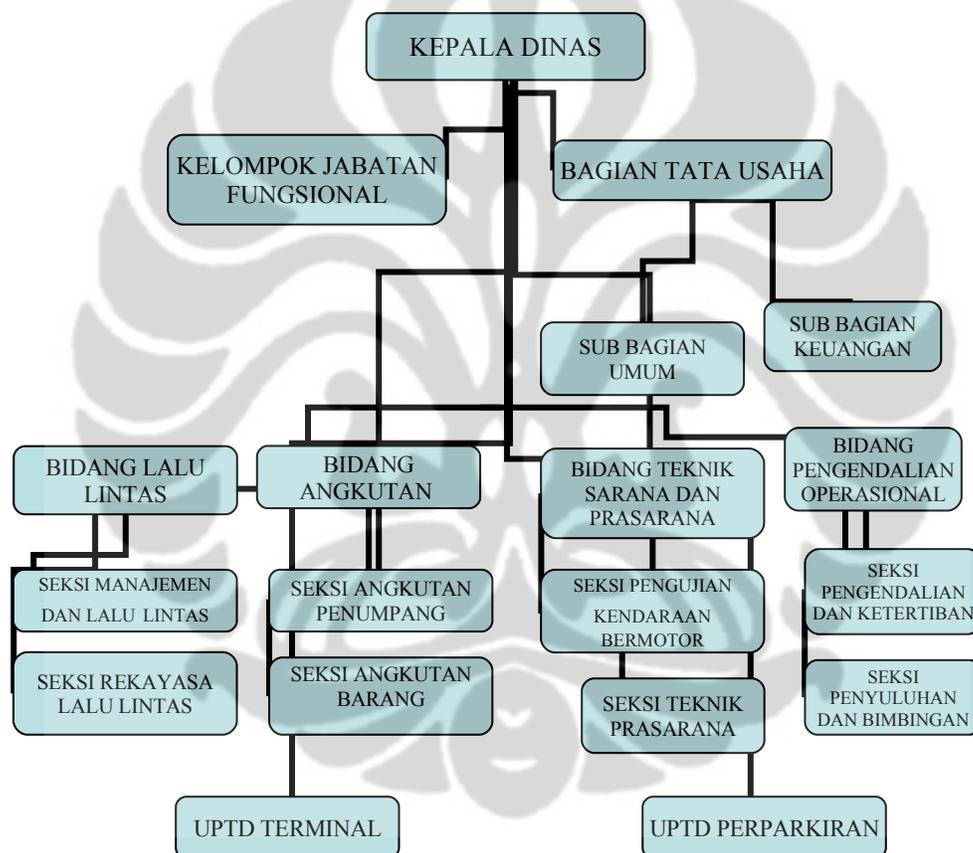
- a. Menyediakan Prasarana dan Fasilitas Lalu Lintas,
- b. Menyediakan Sarana Angkutan yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan,
- c. Meningkatkan Disiplin dan Etika Berlalu Lintas,
- d. Meningkatkan Kinerja Angkutan Umum yang Handal dan Terjangkau,
- e. Meningkatkan SDM yang Profesional dan Bertanggungjawab.

⁷¹ *Ibid.*, Pasal 45.

Pentingnya tugas dan peranan DLLAJ pada Penyelenggaraan Terminal Penumpang, khususnya di Terminal Baranangsiang, maka penertiban dan penyempurnaan DLLAJ adalah bagian yang sangat penting. Pemeliharaan dan perawatan kondisi fisik terminal yang terdapat di Kota Bogor merupakan tugas dari Bidang Teknik Sarana dan Prasarana DLLAJ. Struktur Organisasi DLLAJ dapat dilihat dari gambar berikut.

Gambar III.1

Struktur Organisasi DLLAJ Kota Bogor

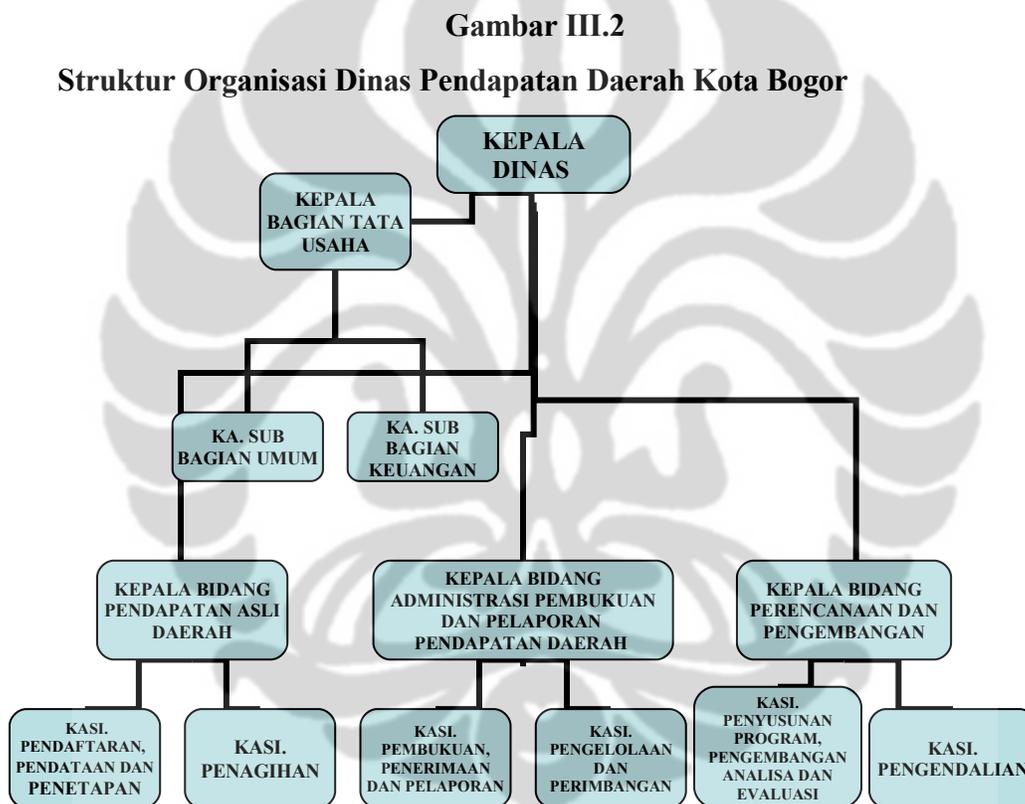


Sumber : DLLAJ Kota Bogor

C. Dinas Pendapatan Daerah Kota Bogor

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2004 tentang Organisasi Perangkat daerah maka Dinas Pendapatan Daerah (Dipenda) Kota Bogor terbentuk. Dinas Pendapatan Daerah merupakan perangkat daerah sebagai unsur pelaksana teknis di bidang pendapatan daerah.⁷² Dinas Pendapatan Daerah dipimpin oleh seorang Kepala yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.⁷³

Struktur organisasi Dipenda Kota Bogor dapat dilihat dalam gambar berikut.



Sumber : Dipenda Kota Bogor

Dinas Pendapatan Daerah mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan otonomi pemerintah di bidang pendapatan daerah.⁷⁴ Untuk melaksanakan tugas pokok ini, Dinas Pendapatan Daerah mempunyai fungsi :

⁷² *Ibid.*, Pasal 63 ayat (1).

⁷³ *Ibid.*, Pasal 63 ayat (2).

⁷⁴ *Ibid.*, pasal 64.

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang pendapatan daerah;
- b. Pelaksanaan teknis operasional di bidang pendapatan daerah yang meliputi bidang pendapatan asli daerah, bidang administrasi pembukuan dan pelaporan pendapatan daerah, serta bidang perencanaan dan pengembangan;
- c. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan umum;
- d. Pengelolaan urusan ketatausahaan Dinas.⁷⁵

D. Terminal Baranangsiang

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.⁷⁶ Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.⁷⁷

Dasar hukum atau peraturan terkait tentang penyelaksanaan tugas penyelenggaraan terminal berpedoman kepada :

1. Undang-undang Nomor : 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dijalan Dengan Kendaraan Umum.

⁷⁵ *Ibid.*, pasal 65.

⁷⁶ Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 5.

⁷⁷ *Ibid.*, Pasal 9 ayat (1).

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 53 Tahun 2006 tentang Tarif Dasar Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Dijalan Dengan Mobil Bus Umum.
5. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.2928/PR.302/DRJD/2006 tentang Tarif Jarak Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi.
6. Perda Kota Bogor Nomor : 2 Tahun 2004 tentang Retribusi Dibidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
7. Perda Kota Bogor Nomor : 1 Tahun 1990 tentang K-3.
8. Petunjuk Dan Arahan Kepala Dinas LLAJ Kota Bogor dan Kepala UPTD Terminal.⁷⁸

Terminal Baranangsiang didirikan berdasarkan Undang-undang nomor 3 Tahun 1965 yang telah disempurnakan dengan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan. Terminal Baranangsiang merupakan jenis terminal penumpang, karena dikhususkan untuk memfasilitasi perjalanan penduduk yang berada di Kota Bogor dan dari luar Kota Bogor. Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.⁷⁹

Terdapat tiga terminal di Kota Bogor, yaitu Terminal Baranangsiang, Terminal Bubulak, dan Terminal Merdeka. Ketiga terminal tersebut dibawah wewenang Pemerintah

⁷⁸ DLLAJ, "Pelaksanaan Tugas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Pada Terminal Baranangsiang", Bogor, 2008, hal.4.

⁷⁹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, pasal 1 ayat (1).

Kota Bogor melalui Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Bogor sebagai pelaksana dan pengelola serta Dinas Pendapatan Daerah sebagai koordinator. Selain itu terdapat Bank Pembangunan Daerah (BPD) Jawa Barat sebagai penghimpun atau penerima retribusi/dana Anggaran Pendapatan Belanja Daerah.⁸⁰

Berdasarkan tipenya Terminal Baranangsiang termasuk tipe A dan mempunyai fungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.⁸¹

D. 1. Kegiatan Operasi Terminal

Kegiatan pelaksanaan operasional terminal yang dimaksud, meliputi :

- a. Pengaturan jalur tunggu dan arus kendaraan umum didalam terminal.
- b. Pemeriksaan kelengkapan administrasi (surat-surat) kendaraan.
- c. Pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan.
- d. Pemberitahuan tentang kedatangan dan keberangkatan bus kepada para penumpang.
- e. Pengaturan arus lalu lintas didaerah pengawasan terminal.
- f. Pendataan atau pencatatan dan pelaporan pelanggaran.
- g. Pendataan atau pencatatan jumlah kendaraan dan penumpang yang datang maupun berangkat.⁸²

⁸⁰ Catatan Lapangan wawancara dengan Bapak Yudha, Kepala Bagian Tata Usaha DLLAJ Kota Bogor,(Kantor Kepala Bagian Tata Usaha), tanggal 8 Mei 2008.

⁸¹ *Loc.Cit.*, Pasal 2 ayat (2).

⁸² DLLAJ, "Pelaksanaan Tugas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Pada Terminal Baranangsiang",*Loc.Cit.*, hal. 17-18.

Terminal Baranangsiang saat ini terasa kurang dapat memenuhi tuntutan pelayanan yang ideal sebab selain tidak ada lahan parkir bagi kendaraan yang baru tiba, juga terdapat beberapa trayek yang belum mempunyai jalur keberangkatan.⁸³ Petugas DLLAJ kota Bogor pada UPTD Terminal, khususnya Terminal Baranangsiang yang melayani kebutuhan terhadap transportasi di darat, perlu diselenggarakan secara menyeluruh. Dengan demikian semua urusan lalu-lintas dan angkutan di Terminal Baranangsiang harus diintegrasikan kedalam suatu sistem penanganan yang utuh dan menyeluruh, terutama dari segi kenyamanan pelayanan dan waktu perjalanan.

Kegiatan pelayanan angkutan di Terminal Baranangsiang, lebih banyak diarahkan kepada pengaturan dan pengendalian pada jurusan Bogor-Jakarta, hal ini berdasarkan kenyataan, bahwa pada trayek tersebut armadanya lebih dominan serta frekuensi perjalanannya lebih cepat, sehingga menyebabkan perubahan sifat, dari angkutan yang berdasarkan sistem *Time Table* menjadi sistem *Comuter* (sistem dorong).

Yang dimaksud dengan sistem *Time Table* adalah pengaturan pemberangkatan bus dengan interval antara uit kendaraan. Dalam bahasa kesehariannya sistem ini disebut dengan “pengeteman”. Setiap bus diberi waktu untuk menunggu penumpang, yaitu 30 menit bagi bus AC atau 40 menit bagi bus Ekonomi (Non AC), maka kendaraan tersebut harus berangkat.⁸⁴ Sedangkan sistem *Comuter* adalah pengaturan pemberangkatan bus tanpa memperhatikan waktu. Perwakilan atau pengurus mempunyai wewenang untuk mengatur pemberangkatan walaupun bus tersebut belum terpenuhi orang, mengingat jumlah armada yang dominan atau jumlahnya banyak.⁸⁵ Sistem *Time Table* dan *Comuter*

⁸³ Catatan Lapangan wawancara dengan Daden Hidayat, SH Kepala Terminal Baranangsiang Kota Bogor, (Kantor Kepala Terminal), Kamis, tanggal 8 Mei 2008.

⁸⁴ DLLAJ, “Pelaksanaan Tugas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Pada Terminal Baranangsiang”, *Loc. Cit.*, hal. 27.

⁸⁵ *Ibid.*

bertujuan hanya untuk mengatur pemberangkatan bus agar tidak terjadi penumpukan di Terminal Baranangsiang dan sistem ini tidak mempengaruhi penerimaan retribusi terminal.

Jumlah armada yang melayani trayek dari dan ke Terminal Baranangsiang dapat dilihat di tabel berikut.

TABEL III.1
JUMLAH KENDARAAN BERDASARKAN IZIN YANG MELAYANI
TRAYEK DARI DAN KE TERMINAL BARANANGSIANG SERTA YANG
BEROPERASI RATA-RATA PER HARI

NO.	TRAYEK	JUMLAH KENDARAAN/ARMADA		KET.
		IZIN	YANG BEROPERASI RATA-RATA/HARI	
1	Antar Kota Antar Propinsi	433	220	Bus besar Microbis
		218	112	
2	Antar Kota Dalam Propinsi	196	65	Bus besar Microbis
		291	114	
3	Antar Kota	267	112	Minibis/L-300
	JUMLAH	1.405	624	

Sumber : UPTD Terminal Kota Bogor

Dari tabel diatas kita dapat melihat perbedaan antara jumlah kendaran yang mempunyai izin serta kendaraan yang beroperasi rata-rata per hari. Hal ini disebabkan dari beberapa kendaraan yang mendapat izin sedang mengalami kerusakan, terdapat beberapa kendaraan yang tidak beroperasi hari itu, serta terdapat beberapa kendaraan yang memang tidak diperbolehkan beroperasi oleh petugas DLLAJ karena melakukan pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 59 Tahun 2005 tentang Tarif Batas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Antar Propinsi Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum, SK. Gubernur Jawa Barat Nomor: 41 Tahun 2005 tentang Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Propinsi Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum serta Keputusan

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 1378/PR.301/DJRD/2005, bahwa Menteri Perhubungan melakukan penyesuaian tarif dasar angkutan.

Penetapan tarif Batas Atas dan Batas Bawah sesuai keputusan tersebut, diberlakukan untuk bus kelas ekonomi, baik Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) maupun Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), dimana besaran tarif dimaksud adalah :

a. Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) :

- Tarif Batas Atas = Rp. 130,- / Km / Penumpang
- Tarif Batas Bawah = Rp. 80,- / Km / Penumpang

b. Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) :

- Tarif Batas Atas untuk bus besar = Rp. 131,- / Km / Penumpang
- Tarif Batas Bawah untuk bus besar = Rp. 80,- / Km / Penumpang
- Tarif Batas Atas untuk bus kecil = Rp. 180,- / Km / Penumpang
- Tarif Batas Bawah untuk bus kecil = Rp. 111,- / Km / Penumpang.⁸⁶

E. Penerapan Retribusi Di Terminal Baranangsiang

Berdasarkan Undang-undang Nomor 34 tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah menyatakan bahwa retribusi dibagi atas tiga golongan:

- a. Retribusi Jasa Umum;
- b. Retribusi Jasa Usaha;
- c. Retribusi Perizinan Tertentu.⁸⁷

Selanjutnya jenis-jenis Retribusi adalah Jasa Umum, Retribusi Jasa Usaha, dan Retribusi Perizinan Tertentu. Pembagiannya sebagai berikut :

⁸⁶ *Ibid.*, hal. 38.

⁸⁷ Undang-undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pasal 18 ayat 2.

a. Retribusi Jasa Umum:

1. Retribusi Jasa Umum bersifat bukan pajak dan bersifat bukan Retribusi Jasa Usaha atau Retribusi Perizinan Tertentu;
2. Jasa yang bersangkutan merupakan kewenangan Daerah dalam rangka pelaksanaan desentralisasi;
3. Jasa tersebut memberi manfaat khusus bagi orang pribadi atau badan yang diharuskan membayar Retribusi, disamping untuk melayani kepentingan dan kemanfaatan umum;
4. Jasa tersebut layak untuk dikenakan Retribusi;
5. Retribusi tidak bertentangan dengan kebijakan nasional mengenai penyelenggaraannya;
6. Retribusi dapat dipungut secara efektif dan efisien, serta merupakan salah satu sumber pendapatan Daerah yang potensial; dan
7. Pemungutan Retribusi memungkinkan penyediaan jasa tersebut dengan tingkat dan/atau kualitas pelayanan yang lebih baik.

b. Retribusi Jasa Usaha:

1. Retribusi Jasa Usaha bersifat bukan pajak dan bersifat bukan Retribusi Jasa Umum atau Retribusi Perizinan Tertentu; dan
2. Jasa yang bersangkutan adalah jasa yang bersifat komersial yang seyogianya disediakan oleh sektor swasta tetapi belum memadai atau terdapatnya harta yang dimiliki/dikuasai Daerah yang belum dimanfaatkan secara penuh oleh Pemerintah Daerah.

c. Retribusi Perizinan Tertentu:

1. Perizinan tersebut termasuk kewenangan pemerintahan yang diserahkan kepada Daerah dalam rangka asas desentralisasi;
2. Perizinan tersebut benar-benar diperlukan guna melindungi kepentingan umum; dan
3. Biaya yang menjadi beban Daerah dalam penyelenggaraan izin tersebut dan biaya untuk menanggulangi dampak negatif dari pemberian izin tersebut cukup besar sehingga layak dibiayai dari Retribusi perizinan.⁸⁸

Retribusi ditetapkan melalui Peraturan Daerah.⁸⁹ Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Retribusi Di Bidang Lalu-lintas Dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa yang dimaksud dengan Retribusi Daerah adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian ijin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2004 pasal 4, terdapat berbagai macam retribusi yang dipungut di Terminal Baranangsiang, jenis-jenis retribusi serta realisasi pendapatan dapat dilihat di tabel berikut.

TABEL III.2
DAFTAR JENIS RETRIBUSI TERMINAL BARANANGSIANG
JANUARI 2008

⁸⁸ *Ibid.*, pasal 18 ayat 3.

⁸⁹ *Ibid.*, pasal 24 ayat 1.

NO	JENIS RETRIBUSI	REALISASI PENDAPATAN
1	Retribusi Bis/Micro AKAP&AKDP	Rp 27,530,000
2	Retribusi Minibus (L-300)	Rp 2,668,000
3	Retribusi Bus Bermalam	Rp 29,850,000
4	Retribusi Jalur Tunggu	Rp 14,845,000
5	Retribusi Fasilitas MCK	Rp 7,453,500
6	Retribusi Harian Kios	Rp 9,158,000
7	Retribusi Kebersihan Kios	Rp 3,869,000
8	Retribusi Parkir Kendaraan Bermotor	Rp 20,148,000
9	Retribusi Peron	Rp 26,311,000
JUMLAH		Rp 141,742,500

Sumber : UPTD Terminal Kota Bogor

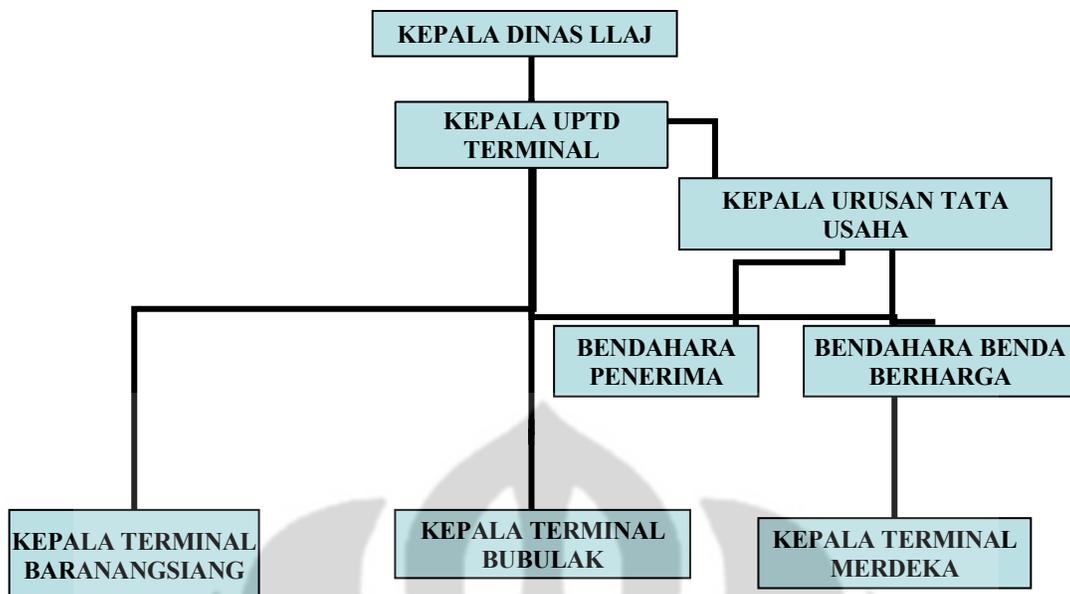
Secara umum tugas dari pemungutan, penyetoran, dan pelaporan retribusi di tiap terminal merupakan tugas dari Unit Pelaksanaan Teknis Dinas (UPTD) Terminal yang dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah.⁹⁰ Petugas DLLAJ Kota Bogor pada UPTD Terminal, khususnya Terminal Baranangsiang yang melayani kebutuhan terhadap transportasi di darat, perlu diselenggarakan secara menyeluruh. Dengan demikian semua urusan lalu-lintas dan angkutan, khususnya di Terminal Baranangsiang harus diintegrasikan kedalam suatu sistem penanganan yang utuh dan menyeluruh, terutama dari segi kenyamanan pelayanan.

Gambar berikut tentang struktur organisasi yang terdapat di UPTD Terminal.

Gambar III.3

Struktur Organisasi UPTD

⁹⁰ Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2004, *Ibid.*, Pasal 2.



Sumber : UPTD Terminal Kota Bogor

E. 1. Pemungutan, Penyetoran, dan Pelaporan Retribusi Terminal

Besaran tarif retribusi terminal yang dipungut di Terminal Baranangsiang harus mengacu pada Perda Nomor 2 tahun 2004.⁹¹ Pelaksanaan pemungutan tidak diborongkan kepada pihak ketiga,⁹² selain itu retribusi dipungut dengan menggunakan SKRD atau dokumen lain yang dipersamakan.⁹³ SKRD adalah Surat Ketetapan Retribusi yang menentukan besarnya pokok Retribusi.⁹⁴

Pembayaran retribusi dilakukan di Kas Daerah, dalam hal ini Retribusi Terminal Baranangsiang dibayar di BPD Jawa Barat. Hasil penerimaan retribusi harus disetor 1x24 jam, apabila pembayaran retribusi lewat dari waktu yang ditentukan maka dikenakan sanksi administrasi berupa bunga 2% (dua persen) per bulan dengan menerbitkan STRD.⁹⁵ STRD

⁹¹ Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2004 tentang Retribusi Di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 7.

⁹² *Ibid.*, Pasal 16 ayat 1.

⁹³ *Ibid.*, Pasal 16 ayat 2.

⁹⁴ *Ibid.*, Pasal 1 angka 13.

⁹⁵ *Ibid.*, pasal 20 ayat 1-3.

kepanjangan dari Surat Tagihan Retribusi Daerah adalah surat untuk melakukan tagihan retribusi dan atau sanksi administrasi berupa bunga dan atau denda.⁹⁶

F. Pemungutan Retribusi Terminal Bus di Negara Lain

Suatu kota bernama Shrewsbury yang berada di negara Inggris, dengan populasi sekitar 70.000 orang. Pemerintah Kota mempunyai program transportasi publik yang diberi nama "*Integrated Transport Plan for Shrewsbury*" bertujuan untuk :

- a. Meningkatkan akses masuk ke Kota Shrewsbury bagi setiap orang, dengan tujuan untuk tidak meningkatkan ketergantungan atas penggunaan mobil pribadi.
- b. Membuat Kota Shrewsbury aman dan menarik, dengan tujuan menghargai dan mempertahankan nilai sejarah kota itu.

Salah satu cara yang diterapkan oleh Pemerintah Kota adalah membuat stasiun sungai dan taman umum. Bus umum yang digunakan harus lulus uji ramah lingkungan, agar tidak menimbulkan polusi udara. Tarif retribusi terminal yang dikenakan sebesar £.1 (satu poundsterling) kepada setiap pengguna jasa terminal bus.⁹⁷

Berbeda dengan negara-negara lain, pilihan untuk mengenakan retribusi di terminal ada tiga cara yang layak untuk diterapkan, yaitu :

- a. Merencanakan pelayanan dan variasi fungsi operasional seperti penjualan tiket, penjadwalan, dan pelayanan terminal bus. (Seperti yang sudah diterapkan di Mongolia dan negara-negara pecahan Uni Sovyet)

⁹⁶ *Ibid.*, pasal 1 angka 15.

⁹⁷ www.shropshire.gov.uk, diakses tanggal 10 Mei 2008.

- b. Merencanakan pelayanan saja, membiarkan petugas terminal memungut retribusi dan menyediakan pelayanan untuk penumpang di terminal.
- c. Mengukur tingkat pelayanan, yang direncanakan oleh petugas terminal, dan menyediakan prosedur keselamatan penumpang.

Cara ketiga merupakan pilihan terbaik yang dapat dijalankan dari dua pilihan yang lain. Cara ketiga dapat menyediakan layanan terbaik dengan biaya yang minim. Cara tersebut sudah banyak diterapkan di negara berkembang seperti Chili dan Filipina.⁹⁸



BAB IV

⁹⁸ [www .busstation.uc.](http://www.busstation.uc.), diakses tanggal 9 Mei 2008.

PENGELOLAAN RETRIBUSI TERMINAL BARANANGSIANG SEBAGAI KOMPONEN PAD KOTA BOGOR

A. Kendala-kendala Yang Dihadapi Pemerintah Kota Bogor Dalam Mengelola Retribusi Di Terminal Baranangsiang

Terminal merupakan bagian dari kesatuan sistem transportasi, khususnya kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditujukan untuk lebih menertibkan serta melancarkan transportasi. Terminal merupakan suatu sistem yang terdiri dari subsistem, yaitu : Petugas, Pengemudi dan kendaraannya, Fasilitas Terminal, Pengusaha Angkutan, Prosedur dan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku, maka bila terdapat kendala pada salah satu sub sistem dalam pengelolaan terminal, hal ini dapat mengakibatkan berkurangnya fungsi terminal.

Terminal Baranangsiang merupakan prasarana yang penting untuk menunjang kelancaran, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan bagi Kota Bogor, jumlah pelayanan trayek asal tujuan yang dilayani di Terminal Baranangsiang saat ini sekitar 77 trayek reguler serta 46 trayek lintasan terdiri dari:

- a. Reguler :
 - Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) = 59 jurusan
 1. Pemberangkatan Terminal Baranangsiang = 28 jurusan
 2. Pemberangkatan dari pool = 31 jurusan
 - Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) = 18 jurusan
 1. Pemberangkatan Terminal Baranangsiang = 18 jurusan
- b. Jumlah Armada Berdasarkan Izin :

Pemberangkatan Terminal Baranangsiang

1. AKAP: - Bus besar (kapasitas 52 seats) = 433 kendaraan

Yang tidak aktif = 102 kendaraan

- Microbis (kapasitas 24 seats) = 218 kendaraan

Yang tidak aktif = 27 kendaraan

2. AKDP: - Bus besar (kapasitas 52 seats) = 196 kendaraan

Yang tidak aktif = 19 kendaraan

- Microbis (kapasitas 24 seats) = 291 kendaraan

Yang tidak aktif = 28 kendaraan

3. AK : Minibus/L-300 (Cianjur/Sukabumi) = 267 kendaraan

Pemberangkatan dari pool (seluruhnya AKAP) = 246 kendaraan

c. Jalur Pemberangkatan.

Jumlah jalur pemberangkatan yang tersedia saat ini sebanyak 24 jalur terdiri dari :

1. Jalur Atas = 6 jalur.

2. Jalur Bawah = 12 jalur.

3. Jalur Sambu = 6 jalur.⁹⁹

Bila melihat perbandingan antara trayek asal tujuan dengan jumlah jalur yang tersedia, maka dapat dikatakan terjadi tumpang tindih pelayanan, yaitu satu jalur pemberangkatan dipergunakan oleh beberapa jurusan, bahkan tidak dapat mengakomodir seluruh kendaraan yang melayani trayek dari dan ke Kota Bogor, untuk menggunakan fasilitas terminal Baranangsiang sebagai areal pemberangkatan.

⁹⁹ DLLAJ, "Pelaksanaan Tugas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Pada Terminal Baranangsiang", *Loc.Cit.*, hal. 20-21.

Saat ini perkembangan dibidang sarana transportasi, menimbulkan berbagai pelanggaran yang berkaitan dengan perizinan, sehingga berdampak terhadap terjadinya kepadatan dan kemacetan serta menyebabkan Terminal Baranangsiang menjadi kurang mampu menampung kendaraan yang beroperasi. Agar dapat meningkatkan efektifitas dan efisiensi bagi pengaturan dan pengendalian kendaraan yang melayani trayek dari dan ke Terminal Baranangsiang, aturan yang menjadi pedoman adalah Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan serta Keputusan Menti Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dijalan Dengan Kendraan Umum, dan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 2 tahun 2004 tentang Retribusi Di Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, secara rutin dan setiap hari dilaksanakan sistem pengawasan terhadap kendaraan yang akan masuk jalur pemberangkatan serta pemungutan retribusi terminal.

Untuk melaksanakan pengawasan, di Pos Pelangi, setiap hari, ditugaskan 2 (dua) orang petugas yang dibekali data inventarisasi jumlah kendaraan berdasarkan izin, data yang dimaksud berisikan :

1. Nomor Kendaraan,
2. Nama Perusahaan Otobis,
3. Jumlah armada dan,
4. Trayek yang dilayani.¹⁰⁰

Tindakan pengawasan tersebut didukung oleh pernyataan Ari Priyono, sebagai berikut :

“Ada 14 pos, karena kita pakai dua peraturan yaitu peraturan Departemen Keuangan dan Departemen Perhubungan. Sebenarnya tugas DLLAJ menjaga arus lalu lintas tetap lancar dan menjaga ketertiban sebagai pengawas, tetapi di sisi lain kita mendapat tugas untuk

¹⁰⁰ DLLAJ, *Loc.Cit.*, hal. 45.

meningkatkan penerimaan PAD jadi masih rancu. Jadi atas tugas pokok dan tugas urgent yang bertolak belakang.”¹⁰¹

Melalui data inventarisasi jumlah kendaraan yang dimaksud, petugas UPTD Terminal yang ada di Terminal Baranangsiang dapat menjadikannya sebagai pedoman atau petunjuk untuk mengetahui bis mana saja yang dapat masuk terminal atau ke jalur pemberangkatan, sedangkan bagi kendaraan yang tidak tercantum dalam data atau yang tidak memiliki izin, maka kendaraan tersebut dilarang untuk masuk jalur dan dilarang operasi atau dipulangkan ke pool bis.¹⁰² Selain itu pengawasan tersebut juga sebagian dari tugas untuk meningkatkan penerimaan retribusi. Jumlah petugas pelaksana di Terminal Baranangsiang pada UPTD Terminal Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kota Bogor yang terlibat dalam tugas pengelolaan Terminal, kurang lebih sebanyak 77 orang.¹⁰³

Dari hasil pengamatan peneliti, setelah adanya penataan ulang sistem pemberangkatan dan pengawasan terhadap bis yang masuk terminal, saat ini sudah terlihat dampak positifnya, antara lain :

1. Sistem pergerakan arus kendaraan didalam terminal dapat terakomodasi lebih baik.
2. Tidak lagi terjadi kepadatan dan kemacetan dengan waktu lama khususnya di pagi hari, sedangkan pada siang sampai sore hari relatif tidak terjadi kepadatan dan kemacetan.
3. Sistem pengaturan dan pengendalian lebih terarah.

¹⁰¹ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST, Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal Kota Bogor, (Kantor Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal), Jum’at, tanggal 23 Mei 2008.

¹⁰² Pool bis adalah tempat berkumpulnya bis-bis yang berada dalam perusahaan Otobis yang sama. Sebelum berangkat beroperasi sesuai trayek atau keluar masuk terminal, bis-bis tersebut diparkir di tempat tersebut.

¹⁰³ DLLAJ, *Loc.Cit.*, hal. 10.

Setelah mengetahui kegiatan pengelolaan terminal dan pemungutan retribusi, peneliti berusaha untuk mengaitkan penemuan yang ada dilapangan yaitu Terminal Baranangsiang dengan teori yang dipakai dalam skripsi. Oleh karena itu, peneliti menggunakan lima kriteria untuk mengkaji pengelolaan dan pemungutan retribusi, seperti yang diungkapkan oleh McMaster, lima kriteria tersebut, adalah :

- 1) Realisasi penerimaan retribusi daerah
- 2) Identifikasi wajib retribusi daerah
- 3) Pelaporan retribusi daerah
- 4) Pemungutan retribusi daerah
- 5) Biaya retribusi daerah.¹⁰⁴

Hal ini didukung oleh Salomo dan M.Ikhsan dalam buku yang berjudul “Keuangan Daerah di Indonesia”. Menurut mereka, tahapan-tahapan dalam administrasi perpajakan daerah secara garis besar mencakup kegiatan-kegiatan, sebagai berikut :

- a. Mengidentifikasi subjek dan/atau objek pajak daerah,
- b. Melakukan penilaian (*assesment*) dan penetapan nilai pajak terhutang,
- c. Melakukan penagihan atau penerimaan setoran pajak daerah,
- d. Melakukan pembukuan penerimaan pajak
- e. Menegakkan hukum atau aturan pajak.¹⁰⁵

Administrasi perpajakan daerah merupakan istilah yang merujuk pada kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan pengelolaan pajak dan retribusi daerah. Selanjutnya peneliti akan mengungkapkan kendala-kendala yang terdapat di Terminal Baranangsiang dalam mengelola retribusi.

¹⁰⁴ James McMaster, *Op.Cit.*, hal. 44-49.

¹⁰⁵ Roy V. Salomo dan M. Ikhsan *Op.Cit.*, hal. 109-115.

Sektor transportasi dituntut untuk semakin mampu berperan dalam mendukung pergerakan dan mobilitas orang, barang, dan jasa yang pada akhirnya dapat berfungsi sebagai perekat dan jembatan guna mendukung tumbuhnya perekonomian wilayah serta sekaligus mempersempit kesenjangan pembangunan antar daerah. Agar hal tersebut terlaksana, Pemerintah Kota Bogor membangun beberapa terminal penumpang seperti Terminal Bubulak, Merdeka, dan Baranangsiang. Terminal-terminal ini diharapkan mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dengan menyediakan sarana transportasi tempat pemberhentian dan pemberangkatan angkutan jalan.

Tuntutan untuk selalu memberikan sumbangan bagi pertumbuhan ekonomi daerah, harus didukung dengan pembangunan infrastruktur terminal khususnya Terminal Baranangsiang. Dalam kegiatan operasional Terminal Baranangsiang terdapat unsur retribusi sebagai komponen PAD Kota Bogor. Oleh karena itu dalam kegiatan pengelolaan retribusi yang terdapat di Terminal Baranangsiang, terdapat koordinasi yang dilakukan oleh DLLAJ Kota Bogor melalui UPTD Terminal sebagai pihak pelaksana dan pengelola serta Dipenda Kota Bogor sebagai koordinatornya. Selain itu juga terdapat Bank Pembangunan Daerah Jawa Barat yang ditetapkan menjadi Kas Daerah sebagai tempat menyetorkan penerimaan retribusi.

Dalam kegiatan operasional Terminal Baranangsiang, terdapat banyak kendala yang dihadapi Unit Pelaksanaan Teknis Dinas (UPTD) Terminal yang berada di Terminal Baranangsiang dalam mengelola retribusi. Kendala-kendala tersebut akan peneliti ungkapkan dalam sub bab berikutnya.

A.1. Realisasi Penerimaan Retribusi Terminal Baranangsiang

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.¹⁰⁶ Mengacu pada peraturan ini, Terminal Baranangsiang termasuk terminal penumpang tipe A, yang berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.¹⁰⁷

Sebagai terminal penumpang tipe A, seharusnya luas lahan Terminal Baranangsiang sekurang-kurangnya 5 ha.¹⁰⁸ Hal ini tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya seperti yang diungkapkan oleh Kepala Terminal Baranangsiang, yaitu Bapak Daden Hidayat, SH.

*“Walaupun Terminal Baranangsiang termasuk Tipe A, luas lahan terminal tidak sampai 5 ha. Luas Terminal Baranangsiang hanya kurang lebih 2 ha tidak sampai 5 ha.”*¹⁰⁹

Keterbatasan lahan menyebabkan tidak tertampungnya armada bus di Terminal Baranangsiang. Selain itu terbatasnya lahan terminal juga menjadi kendala bagi kegiatan operasional terminal Baranangsiang, yaitu pemungutan jasa pelayanan terminal yang berupa retribusi. Dalam rotasi bus sering ditentukan oleh pengawas UPTD, jadi bus yang belum penuh, terpaksa harus berangkat agar tidak terjadi penumpukan. Bus yang belum penuh penumpang, tetapi sudah diharuskan berangkat oleh petugas UPTD menjadi alasan bagi wajib retribusi dalam hal ini supir bus untuk tidak membayar retribusi.

Pungutan jasa pelayanan terminal terdiri dari:

¹⁰⁶ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, *Ibid.*, Pasal 1 angka 1.

¹⁰⁷ *Ibid.*, pasal 2 ayat 2

¹⁰⁸ *Ibid.*, pasal 11 huruf c.

¹⁰⁹ Catatan Lapangan wawancara dengan Daden Hidayat, SH, Kepala Terminal Baranangsiang Kota Bogor, (Kantor Kepala Terminal Baranangsiang), Kamis, tanggal 8 Mei 2008.

- a. Jasa penggunaan tempat parkir kendaraan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang;
- b. Jasa penggunaan tempat parkir kendaraan angkutan selama menunggu keberangkatan;
- c. Jasa penggunaan fasilitas parkir kendaraan, selain kendaraan angkutan umum penumpang.¹¹⁰

Seperti yang sudah dijabarkan disub bab sebelumnya, agar tidak kehilangan potensi penerimaan retribusi, terdapat 14 pos di Terminal Baranangsiang yang ditempatkan di titik-titik tertentu. Penempatan pos tersebut merupakan tindakan antisipasi untuk wajib retribusi yang sengaja tidak mau membayar retribusi. Hal ini sesuai dengan pernyataan Ari Priyono, yaitu :

“..... UPTD menempatkan pos pada titik dimana angkutan kota melakukan perputaran seperti dari Baranangsiang ke Bubulak karena dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dan tidak kehilangan potensi penerimaan retribusi. Pos tersebut ditempatkan di posisi yang aman tidak mengganggu lalu lintas.”¹¹¹

Lebih lanjut retribusi terminal diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah. Menurut Peraturan Pemerintah ini, retribusi terminal termasuk salah satu jenis retribusi jasa usaha.¹¹² Retribusi yang terdapat di Terminal Baranangsiang diatur lebih rinci dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 2 tahun 2004 tentang Retribusi Di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam tabel berikut kita akan melihat realisasi pendapatan retribusi yang terdapat di Terminal Baranangsiang.

¹¹⁰ *Ibid.*, pasal 22 ayat 1.

¹¹¹ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST, Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal Kota Bogor, (Kantor Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal), Jum'at, tanggal 23 Mei 2008.

¹¹² Peraturan Pemerintah Nomor 66 tahun 2001 tentang Retribusi Daerah, pasal 3 ayat 2.

Tabel IV.1
PERBANDINGAN REALISASI PENDAPATAN SEKTOR RETRIBUSI ANTARA
BULAN : JUNI 2007 DENGAN JULI 2007
PADA TERMINAL BARANANGSIANG KOTA BOGOR

No.	JENIS RETRIBUSI	Realisasi Pendapatan Retribusi Pada Bulan	
		JUNI 2007	JULI 2007
1	Bis + Micro AKAP & AKDP	Rp. 26.161.000,-	Rp. 27.190.000,-
2	Minibus (L-300)	Rp. 2.155.000,-	Rp. 2.380.000,-
3	Bus Bermalam	Rp. 26.620.000,-	Rp. 29.020.000,-
4	Jalur Tunggu	Rp. 14.040.000,-	Rp. 14.570.000,-
5	Fasilitas M C K	Rp. 7.230.000,-	Rp. 7.468.000,-
6	Harian Kios	Rp. 8.090.000,-	Rp. 8.418.500,-
7	Kebersihan Kios	Rp. 3.960.000,-	Rp. 4.092.000,-
8	Parkir Kendaraan Bermotor	Rp. 16.443.000,-	Rp. 17.832.200,-
9	Peron	Rp. 24.900.000,-	Rp. 28.608.000,-
	J U M L A H	Rp.129.599.000,-	Rp.139.579.000,-

Sumber : UPTD Terminal Kota Bogor

Dari setiap jenis retribusi terminal yang terdapat di Terminal Baranangsiang seluruhnya mengalami peningkatan. Bulan Juni tahun 2007, penerimaan retribusi mencapai Rp. 129.599.000,- . Kemudian penerimaan retribusi pada bulan Juli 2007 berjumlah Rp. 139.579.000,- . Terjadi peningkatan penerimaan sebesar Rp. 9.980.000,- . Dari jenis retribusi yang ada penerimaan dari retribusi peron yang paling besar. Hal ini membuktikan bahwa setiap wajib retribusi yang memanfaatkan jasa Terminal Baranangsiang membayar kewajibannya, membayar sesuai dengan tarif yang telah ditentukan, dan seluruh penerimaan dilaporkan petugas UPTD Terminal.

Petugas UPTD Terminal berupaya mencapai target penerimaan retribusi terminal yang telah ditentukan dan disahkan oleh Walikota Bogor. Hal ini sesuai dengan pernyataan Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal, yaitu Ari Priyono.

“Ada lembaga seperti Bapeda dan Dispenda sebagai pengawas (leading sector). Dari Dispenda baru ke DPRD dan ada proses tawar-menawar dan hasilnya disahkan oleh Walikota.”¹¹³

¹¹³ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST, tanggal 23 Mei 2008.

Menurut McMaster, terdapat dua kendala yang akan dihadapi pemerintah daerah dalam melakukan realisasi penerimaan. Tindakan ini disebut *evasion* yaitu keinginan wajib retribusi untuk menghindar dari kewajibannya atau membayar retribusi dibawah tarif yang telah ditentukan.¹¹⁴ Selain *evasion* ada kendala realisasi lain yang disebut *fraud and collusion*,¹¹⁵ yaitu petugas pemungut retribusi tegoda untuk memperbolehkan wajib retribusi untuk tidak membayar retribusi atau membayar tetapi dibawah tarif yang ditentukan sebagai tanda suap, atau untuk memperkaya diri sendiri.

Tindakan *evasion* yang dilakukan wajib retribusi memang sering terjadi di Terminal Baranangsiang. Hal ini terjadi disebabkan oleh kesadaran wajib retribusi akan kewajibannya masih rendah. Hal ini didukung pernyataan Kepala Terminal Baranangsiang.

*“Untuk retribusi peron, sangat sulit karena dikenakan terhadap individu dan masyarakat banyak, selain itu pungutannya sangat kecil yaitu Rp.200. Jadi cost untuk berperkara dengan cost yang diterima itu tidak sebanding atau tidak menguntungkan bagi pemerintah.”*¹¹⁶

Tentu saja tindakan dari wajib retribusi tersebut, mempengaruhi penerimaan retribusi terminal. Sedangkan tindakan *fraud and collusion* yang biasanya dilakukan petugas tidak terlalu banyak terjadi di Terminal Baranangsiang, walaupun terjadi tindakan petugas UPTD tersebut masih dalam batas kewajaran.

A.2. Identifikasi Wajib Retribusi Terminal Baranangsiang

Agar pemungutan retribusi tepat sasaran, maka prosedur identifikasi (pendataan) terhadap wajib retribusi harus dimiliki oleh petugas UPTD Terminal. Di Terminal

¹¹⁴ James McMaster, *Op.Cit.*, p.44.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ Catatan Lapangan wawancara dengan Daden Hidayat, SH, tanggal 8 Mei 2008.

Baranangsiang, prosedur identifikasi wajib retribusi sudah diterapkan dengan cermat oleh petugas UPTD Terminal, walaupun harus terus dikembangkan agar menuju yang lebih baik. Identifikasi wajib retribusi dipungut terhadap orang, badan, atau angkutan yang menggunakan jasa terminal. *Instrumen* atau alat yang digunakan petugas pemungut berupa karcis retribusi.

Karcis retribusi, dicetak oleh petugas UPTD Terminal untuk setiap jenis-jenis retribusi. Agar lebih jelas, berikut adalah bentuk dari salah satu karcis retribusi yang terdapat di Terminal Baranangsiang.

Gambar IV. 1
Karcis Retribusi Bermalam AKAP



Sumber : UPTD Terminal

Hal ini diperkuat oleh pernyataan Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal Kota Bogor, yaitu :

“Setiap WN yang menggunakan jasa terminal wajib membayar retribusi sesuai Perda, jadi kendaraan yang masuk atau yang

memanfaatkan jasa terminal menjadi objek retribusi. Kita mengetahui jumlah kendaraan yang sesuai izin operasi dan kita check dilapangan jumlah kendaraan yang operasional. Ada izin berapa, yang operasional berapa maka terlihat potensi rata-rata perhari dan jumlah penumpang naik dan turun.”¹¹⁷

Dibawah ini dapat kita lihat tabel jumlah armada, rit, dan penumpang pada terminal Baranangsiang.

Tabel IV.2
REKAPITULASI
JUMLAH ARMADA, RIT DAN PENUMPANG
PADA TERMINAL BARANANGSIANG

BULAN : JANUARI 2008

TANGGAL	JUMLAH		JUMLAH PENUMPANG		LOAD FACTOR (%)
	ARMADA	RIT	IZIN	AKTUAL	
1-31	12,601	16,865	698,317	455,678	65.25
JUMLAH	12,601	16,865	698,317	455,678	65.25

Sumber : Data primer diolah

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa prosedur identifikasi petugas UPTD Terminal Baranangsiang terhadap WR cukup jelas. Setiap tanggal dan bulan jumlah armada, rit, serta jumlah penumpang benar-benar di data dan dilaporkan dengan jelas oleh petugas.

A.3. Pelaporan, Pemungutan Serta Biaya Pemungutan Retribusi Terminal Baranangsiang

Berdasarkan Perda Kota Bogor Nomor 2 Tahun 2004 tentang Retribusi di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 20 ayat 1, pihak UPTD Terminal harus membayar penerimaan retribusi terminal ke Kas Daerah, dalam hal ini Bank Pembangunan Daerah Jawa Barat. Hal ini dikatakan oleh Rike Ratina A, SE, MM., sebagai Kepala Seksi

¹¹⁷ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST., tanggal 23 Mei 2008.

Penyusunan Program, Pengembangan, Analisa, dan Evaluasi pada Dinas Pendapatan Daerah Kota Bogor.

“Dispenda tidak terlibat secara langsung dalam pemungutan melainkan UPTD Terminal, lalu ada penyetoran menggunakan dokumen yaitu BEN 17, kemudian disetorkan hari itu juga kepada BPD Jabar. Dalam Perda tidak boleh penyetoran lewat dari 1x24 jam hari itu juga yang dilakukan oleh bendahara penerimaan UPTD. Setelah disetor, pihak BPD Jabar yang memberi laporan kepada Dispenda. Laporan penyetoran tersebut ditindaklanjuti oleh bagian pembukuan Dispenda untuk dilaporkan kepada Walikota dan Gubernur.”¹¹⁸

Walaupun demikian, tetap terdapat kendala yang berkaitan dengan pelaporan penerimaan retribusi terminal yang dilakukan petugas UPTD Terminal kepada Dispenda Kota Bogor dengan hasil pelaporan yang dilakukan BPD Jabar kepada Dipenda. Hal ini dapat diketahui lewat jawaban Rike Ratina dalam wawancara dengan peneliti.

“Terdapat perbedaan dalam hal penerimaan retribusi antara Dispenda dengan UPTD disebabkan perbedaan nomor rekening yang salah tulis oleh bendahara penerimaan UPTD.”¹¹⁹

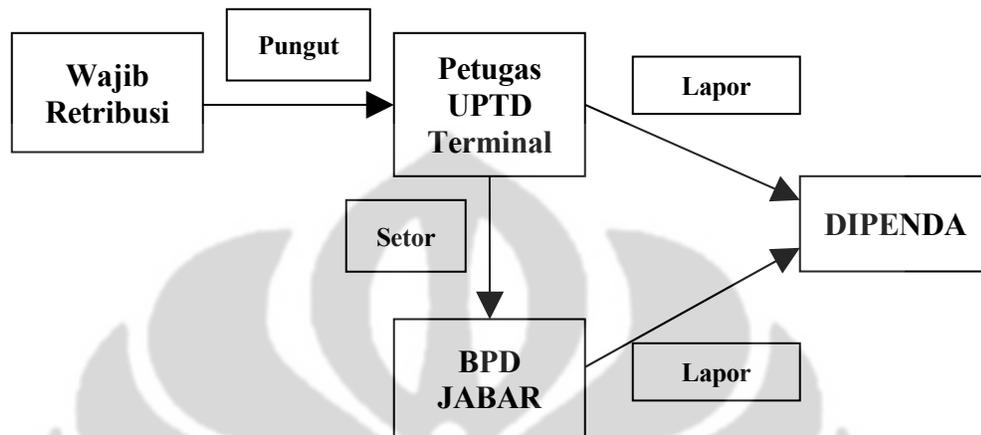
Dengan mekanisme demikian, Dipenda dapat menilai kebenaran hasil pelaporan penerimaan retribusi terminal dengan hasil penyetoran petugas UPTD Terminal ke BPD Jabar. Selain itu karena Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 2 Tahun 2004 tentang Retribusi Di Bidang Lalau Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 20 ayat 2 mengharuskan dalam hal penyetoran retribusi terminal harus dilakukan dalam 1 x 24 jam, maka sangat sulit untuk petugas UPTD Terminal melakukan penyimpangan dalam penyetoran retribusi.

Jika digambarkan, maka proses pemungutan, penyetoran, dan pelaporan retribusi terminal adalah sebagai berikut :

¹¹⁸ Catatan Lapangan wawancara dengan Rike Ratina A, SE, MM., sebagai Kepala Seksi Penyusunan Program, Pengembangan, Analisa, dan Evaluasi pada Dinas Pendapatan Daerah Kota Bogor, (Kantor Dipenda Kota Bogor), Senin, 5 Mei 2008.

¹¹⁹ Catatan Lapangan wawancara dengan Rike Ratina A, SE, MM., tanggal 5 Mei 2008.

Gambar IV.2
Mekanisme Pemungutan, Penyetoran, dan Pelaporan
Retribusi Terminal



Sumber : Data primer diolah

Dengan gambar tersebut, dapat dilihat bahwa penerimaan retribusi terminal yang berupa uang hanya terjadi dari wajib retribusi kepada Petugas UPTD Terminal. Setelah itu, Petugas UPTD Terminal dalam 1 x 24 jam menyetorkan penerimaan retribusi kepada BPD Jabar dengan menggunakan dokumen yang diberi nama BEN 17.¹²⁰ Atas penyetoran tersebut BPD Jabar mengeluarkan bukti pembayaran kepada petugas UPTD Terminal.¹²¹ Lalu petugas UPTD melaporkan penerimaan retribusi terminal kepada Dipenda menggunakan SPTRD.¹²² Surat Pemberitahuan Retribusi Daerah (SPTRD) adalah surat yang digunakan oleh wajib retribusi untuk melaporkan perhitungan dan pembayaran retribusi yang terhutang.¹²³

¹²⁰ BEN 17 singkatan dari Bendahara nomor 17, yang berisi daftar rincian uang yang di terima atau yang berada pada Bendahara Penerima UPTD Terminal dan wajib dilampirkan saat terjadi penyetoran ke Kas Daerah (BPD JABAR).

¹²¹ Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2004, *Ibid.*, Pasal 22 ayat 1.

¹²² *Ibid.*, pasal 18 ayat 1.

¹²³ *Ibid.*, pasal 1 angka 14.

Pemungutan retribusi akan berjalan dengan baik jika disertai dengan pengenaan sanksi bagi wajib retribusi yang melanggar. Dalam peraturan perundangan yang mengatur mengenai retribusi terdapat sanksi administrasi berupa bunga, denda, dan kenaikan serta sanksi pidana yang berupa kurungan dan penjara. Sanksi ini dibuat dengan tujuan menimbulkan efek jera (*deterrent effect*).

Terdapat kemungkinan wajib retribusi dikenakan dua sanksi jika terbukti tidak membayar retribusi. Sanksi pertama yaitu yang terdapat dalam Perda Kota Bogor Nomor 2 tahun 2004 atau/dan sanksi lain yang diatur dalam Perda lain yang mengatur tentang ketertiban berlalulintas. Hal ini didukung oleh pernyataan Priyono.

*“Tetapi ada kesulitan misalnya kita melaksanakan Perda nomor 2 tahun 2004 tentang retribusi terminal sekitar 10 item dengan nominalnya, teknisnya tetapi tidak ada diklausul yang menyatakan sanksi. Maka yang dipakai peraturan daerah bidang lalu lintas di dalam klausul ada salah satu jenis pelanggaran dan hanya penyidik PNS yang berwenang. Jadi ada catatan pelanggaran lalu lintas Pasal 21 undang-undang nomor 2 tahun 1981. Jadi salah satunya, apabila WR tidak membayar retribusi sehingga menimbulkan kerugian keuangan daerah diancam pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak 4x jumlah retribusi terutang pasal 30 Perda bogor nomor 2 tahun 2003. Jadi ada beberapa peraturan yang kita miliki sehingga kalau peraturan yang lain tidak mengatur maka kita pakai peraturan lain yang mengatur.”*¹²⁴

Untuk mengetahui pasal-pasal mengenai sanksi yang telah ditetapkan bagi wajib retribusi dalam Perda Kota Bogor No.2 tahun 2004 yang tidak melaksanakan kewajibannya dapat kita lihat di tabel berikut ini.

Tabel IV.3
Sanksi-sanksi Dalam Perda Kota Bogor
Nomor 2 Tahun 2004

No.	Jenis Sanksi	Pasal-pasal	Ket.
-----	--------------	-------------	------

¹²⁴ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST., tanggal 23 Mei 2008.

I	Administrasi		
	Bunga	Pasal 20 ayat 3	Pembayaran retribusi dilakukan setelah lewat dari waktu yang ditentukan, berupa bunga 2% per bulan.
	Denda	Pasal 30 ayat 1	WR yang tidak melaksanakan kewajibannya sehingga menimbulkan kerugian keuangan daerah
II	Pidana		
	Kurungan	Pasal 30 ayat 1	WR yang tidak melaksanakan kewajibannya sehingga menimbulkan kerugian keuangan daerah

Sumber : Perda Kota Bogor Nomor 2 Tahun 2004

Sanksi yang diatur dalam Perda cukup baik, karena pada penerapannya jika terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh wajib retribusi seperti tidak mau membayar retribusi, tindakan penegakan hukum tetap dijalankan oleh petugas UPTD. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Kepala Terminal Baranangsiang.

“Kalau untuk kendaraan yang tidak mau membayar bisa ditilang, atau didenda di pengadilan atau kendaraan tersebut dipulangkan ke pool agar pengemudi itu jera, karena tidak berpenghasilan.”¹²⁵

Dalam pelaksanaan pemungutan retribusi di Terminal Baranangsiang, DLLAJ Kota Bogor jelas tidak mengeluarkan biaya begitu besar. Hal ini disebabkan karena petugas tidak melakukan pemungutan keluar dari lingkungan terminal. Kendala-kendala yang terdapat dalam memungut dan mengelola penerimaan retribusi Terminal Baranangsiang cukup banyak. Kendala ini dapat menyebabkan berkurangnya penerimaan retribusi terminal di Kota Bogor. Hal ini dapat kita lihat dalam tabel berikut.

Tabel IV.4
Penerimaan Retribusi Terminal Kota Bogor

¹²⁵ Catatan Lapangan wawancara dengan Daden Hidayat, SH, tanggal 8 Mei 2008.

Tahun	Target	Realisasi	Presentase
2003	Rp 2,180,232,000.00	Rp 2,195,754,700.00	100.71%
2004	Rp 2,180,628,000.00	Rp 2,145,666,800.00	98.40%
2005	Rp 2,514,783,000.00	Rp 2,491,646,996.00	99.08%
2006	Rp 3,106,413,000.00	Rp 2,891,201,750.00	93.07%
2007	Rp 3,261,733,650.00	Rp 3,087,468,000.00	94.66%

Sumber : DLLAJ Kota Bogor

Dari tabel tersebut dapat kita lihat dalam lima tahun terakhir, yaitu tahun 2003 sampai dengan tahun 2007. Hanya tahun 2003 realisasi penerimaan retribusi terminal yaitu melebihi target. Setelah tahun 2003 yaitu tahun 2004 sampai dengan tahun 2007, realisasi penerimaan selalu di bawah target. Tahun 2007 target yang ditentukan sebesar Rp. 3.261.733.650,00 sedangkan realisasinya sebesar Rp. 3.087.468.000,00. Terdapat selisih antara target dan penerimaan retribusi terminal pada tahun 2007 sebesar Rp. 174.265.650. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Bogor harus menemukan solusi untuk mengatasinya. Dalam sub bab berikut, peneliti akan membahas mengenai peran Pemerintah Kota Bogor dalam meningkatkan penerimaan serta pengelolaan retribusi terminal di Terminal Baranangsiang.

B. Peran Pemerintah Kota Bogor Dalam Meningkatkan Penerimaan Serta Pengelolaan Retribusi Di Terminal Baranangsiang

Pemerintah Kota Bogor masih belum mampu memberikan pelayanan-pelayanan yang dibutuhkan masyarakat dengan mutu tinggi untuk kemudian memungut penerimaan dari pelayanan yang telah diberikannya. Pemerintah daerah lebih konsern dengan upaya penggalan sumber-sumber penerimaan secara optimal namun kurang konsern terhadap upaya peningkatan kualitas pelayanan.¹²⁶

¹²⁶ Roy V. Salomo dan M. Ikhsan, *Op.Cit.*, hal. 133.

Keberadaan terminal berikut fasilitasnya adalah merupakan kenyataan yang cukup potensial untuk dimanfaatkan dalam meningkatkan pendapatan asli daerah disektor retribusi, sehingga untuk itu perlu adanya upaya peningkatan sumber-sumber pendapatan yang ada. Upaya peningkatan penerimaan retribusi di Terminal Baranangsiang sebenarnya sudah dilakukan dari tahun-tahun sebelumnya. Hal ini didukung oleh pernyataan Kepala Urusan Tata Usaha UPTD, sebagai berikut :

“Kalau dilihat dari potensi, potensi kita sebenarnya cukup besar dengan penerimaan 3,26 milyar rupiah, tapi tidak didukung dengan sarana dan prasarana yang mencukupi. Dengan sarana yang minim tapi dapat mencapai penerimaan yang besar, itu merupakan suatu prestasi.”¹²⁷

Atas dasar identifikasi dapat dilakukan perhitungan potensi retribusi secara lebih cermat. Dalam rangka meningkatkan penerimaan retribusi di Terminal Baranangsiang pada tahun 2008. UPTD Terminal telah membuat rencana perhitungan target retribusi bis yang dapat kita lihat dalam tabel berikut.

Tabel IV.5
DAFTAR RENCANA PERHITUNGAN TARGET RETRIBUSI BIS
TERMINAL BARANANGSIANG KOTA BOGOR

No.	PERHITUNGAN RENCANA JENIS PUNGUTAN RETRIBUSI BIS TAHUN 2008	RENCANA TARGET TAHUN 2008
1	TPR Bis AKAP Kendaraan bis beroperasi rata-rata / hari = 220 kendaraan Tarif = Rp. 3.000,- Perhitungan = 220 x Rp.3000,- x 360 hari	Rp. 237.600.000,-
2	TPR Microbis AKAP Kendaraan microbis yang beroperasi rata-rata / hari = 112 kendaraan Tarif = Rp. 1500,- Perhitungan = 112 x Rp. 1.500,- x 360 hari	Rp. 60.480.000,-

¹²⁷ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST, tanggal 23 Mei 2008.

3	TPR Bis AKDP Kendaraan bis yang beroperasi rata-rata / hari = 65 kendaraan Tarif = Rp. 3.000,- Perhitungan = 65 x Rp. 3.000,- x 360 hari	Rp. 70.200.000,-
4	TPR Microbis AKDP Kendaraan microbis yang beroperasi rata-rata / hari = 114 Kendaraan Tarif = Rp. 1.500,- Perhitungan = 114 x Rp. 1500 x 360 hari	Rp. 61.560.000,-
5	TPR AK (Minibis / L-300) Kendaraan Minibis (L-300) yang beroperasi rata-rata / hari = 112 Kendaraan Tarif = Rp. 1000,- Perhitungan = 112 x Rp. 1000,- x 360 hari	Rp. 40.680.000,-
J U M L A H		Rp. 470.520.000,-

Sumber : UPTD Terminal

Dengan rencana perhitungan target ini, UPTD Terminal bisa meningkatkan penerimaan retribusi bis lebih akurat. Rencana perhitungan target retribusi bis, membuktikan bahwa pengelola Terminal Baranangsiang sudah melakukan pendataan yang cukup baik. Secara konseptual, beberapa upaya yang telah dilakukan untuk meningkatkan realisasi pendapatan retribusi, diantaranya :

- 1) Mempersiapkan kemampuan petugas pelaksana,
- 2) Peningkatan disiplin petugas pelaksana
- 3) Pengawasan dan pendataan secara cermat agar tidak terjadi kebocoran yang dapat menyebabkan terjadinya penurunan realisasi pendapatan retribusi.¹²⁸

Selain mengatur kegiatan operasional Terminal Baranangsiang, pihak UPTD Terminal juga diharapkan dapat meningkatkan penerimaan PAD melalui pemungutan retribusi. Hal ini dinyatakan oleh Kepala Urusan Tata Usaha UPTD Terminal sebagai tugas yang tidak jelas.

“Sebenarnya tugas DLLAJ menjaga arus lalu lintas tetap lancar dan menjaga ketertiban sebagai pengawas, tetapi di sisi lain kita mendapat

¹²⁸ DLLAJ, *Loc.Cit.*, hal. 16.

*tugas untuk meningkatkan penerimaan PAD jadi masih rancu. Jadi atas tugas pokok dan urgent bertolak belakang. Yang namanya pelayanan kita memberikan yang terbaik. Sebagai pengawas, kita harus tegas, supaya lalu lintas lancar dan tidak terjadi kemacetan di sisi lain kita diharuskan meningkatkan penerimaan PAD. Jadi tingkat ketegasan agak berkurang.”*¹²⁹

Pernyataan tersebut membuktikan bahwa peningkatan penerimaan retribusi, seharusnya tidak menjadi tanggung jawab UPTD Terminal saja. Agar peningkatan penerimaan retribusi terminal tercapai, harusnya koordinasi dengan Dinas-dinas yang terkait harus ditingkatkan, seperti yang diutarakan Rike Ratina.

*“Mengacu pada Rencana Strategis Dinas Pendapatan Daerah Kota Bogor. Disini salah satunya Dispenda meningkatkan koordinasi dengan instansi terkait dan mendorong partisipasi masyarakat dalam memenuhi kewajiban membayar pajak dan retribusi daerah. Penjabarannya itu menyamakan persepsi dengan lembaga lain dalam meningkatkan pendapatan daerah melalui komunikasi yang intensif.”*¹³⁰

Komunikasi insentif antara DLLAJ dan Dipenda perlu ditingkatkan, yang bertujuan untuk terciptanya koordinasi yang baik dalam rangka meningkatkan PAD melalui penerimaan retribusi terminal khususnya di Terminal Baranangsiang.

Retribusi merupakan sumber pendapatan daerah yang mudah dikelola dibandingkan dengan sumber pendapatan lainnya. Yang dimaksud dengan mudah dikelola dalam hal ini adalah karena pada retribusi dapat diterapkan asas *excludability*. Dengan penerapan azas tersebut maka control atas penggunaan barang atau jasa oleh mereka yang menjadi konsumen dapat secara mudah dilakukan.¹³¹

¹²⁹ Catatan Lapangan wawancara dengan Daden Hidayat, SH, tanggal 8 Mei 2008.

¹³⁰ Catatan Lapangan wawancara dengan Rike Ratina A, SE, MM., tanggal 5 Mei 2008.

¹³¹ Roy V. Salomo dan M. Ikhsan, *Loc.Cit.*, hal. 143.

Dengan sarana dan prasarana yang minim, Terminal Baranangsiang masih tetap menghasilkan penerimaan retribusi terminal yang cukup besar. Hal ini dapat dilihat dalam tabel target dan realisasi penerimaan retribusi berikut.

Tabel IV. 6
Target dan Realisasi Penerimaan Retribusi
Terminal Baranangsiang Kota Bogor

Tahun	Target	Realisasi	Presentase
2006	Rp. 1.685.000.000,-	Rp. 1.696.300.000,-	101.67 %
2007	Rp. 1.762.000.000,-	Rp. 1.786.700.000,-	101.40 %

Sumber : UPTD Terminal

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan penerimaan retribusi di Terminal Baranangsiang dari tahun 2006 – tahun 2007. Peningkatan realisasi penerimaan pada tahun 2007 jika dibandingkan tahun 2006 sebesar Rp. 1.786.700.000,00 - Rp. 1.696.300.000,00 = Rp.90.400.000,00. Hal ini didukung dengan pernyataan Kepala Terminal Baranangsiang sebagai berikut.

“Kalau untuk target, fasilitas pokok atau jasa layanan angkutan itu selalu mencapai target. Kalau untuk jasa peron tidak tercapai. Tanggal 1 Juni peron dihapus karena banyak masalah dan penerimaannya kecil.”¹³²

Terminal Baranangsiang memberikan kontribusi yang besar dalam PAD Kota Bogor. Tetapi pada kenyataannya, kondisi fisik terminal tidak terawat. Aspal berlubang, keadaan kios-kios yang tidak terawat, kamar mandi umum, dan kondisi terminal yang bau dan kumuh. Menghasilkan penerimaan yang besar, tidak berarti keseluruhan penerimaan diperuntukkan untuk biaya perawatan dan pemeliharaan infrastruktur Terminal Baranangsiang. Hal ini didukung dengan pernyataan Rike Ratina.

“Tidak selalu, karena pengajuan pendapatan dan biaya itu berbeda. Kalau pendapatan langsung ke Kas Daerah sementara proses biaya dari Dirjen Anggaran melalui DPA (Dasar Penggunaan Anggaran). Pada awal tahun, setiap unit kerja mengajukan biaya-biaya yang

¹³² Catatan Lapangan wawancara dengan Daden Hidayat, SH, tanggal 8 Mei 2008.

dimasukkan ke APBD. Lalu dipertimbangkan nanti darimana saja biaya itu terpenuhi. Dulu ada biaya operasional, berdasarkan KepMendagri yang berdasarkan persentasi dari penerimaan retribusi tapi sekarang sudah dihapuskan. Karena sudah ada di APBD dan dirancang oleh tim anggaran tidak bisa dipastikan biaya tersebut hanya dari penerimaan retribusi terminal.”¹³³

Instansi yang berwenang dalam hal pemeliharaan dan perawatan infrastruktur terminal yang berada di kota bogor adalah DLLAJ khususnya Bidang Teknik Sarana dan Prasarana. Menurut Hidayat AS,SH.MH., sebagai Kepala Bidang Teknik Sarana dan Prasarana DLLAJ Kota Bogor, yang menjadi hambatan dalam memelihara dan merawat kondisi fisik Terminal Baranangsiang adalah :

- 1) *Adanya ketergantungan dengan anggaran perawatan karena tidak ada sektor lain untuk hal itu,*
- 2) *Terminal merupakan fasilitas umum dimana kesadaran masyarakat untuk memelihara dan menjaga terminal masih rendah,*
- 3) *Sumber Daya Manusia petugas Terminal Baranangsiang masih rendah.¹³⁴*

Oleh karena itu, peningkatan sumber daya manusia petugas Terminal Baranangsiang baik dari segi kualitas dan kuantitas merupakan suatu keharusan.

Sebuah tahap perencanaan pembangunan provinsi/ kabupaten/ kota dimulai dari musyawarah perencanaan pembangunan (Musrenbang). Musyawarah ini adalah forum antar pelaku dalam penyusunan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.¹³⁵ Permintaan atau usulan diperbaikinya kondisi Terminal Baranangsiang sudah diajukan pada tahun 2006 dan tahun 2007, namun usulan ini dapat dilaksanakan pada bulan Juni tahun 2008. Hal ini didukung dengan pernyataan Ari Priyono.

¹³³ Catatan Lapangan wawancara dengan Rike Ratina A, SE, MM., tanggal 5 Mei 2008.

¹³⁴ Catatan Lapangan wawancara dengan Hidayat AS,SH.MH., sebagai Kepala Bidang Teknik Sarana dan Prasarana DLLAJ Kota Bogor, (Kantor KaBid Teknik Sarana dan Prasarana DLLAJ Kota Bogor), Rabu, tanggal 21 Mei 2008.

¹³⁵ Masyarakat Transparansi Indonesia, *Op.Cit.*, hal. 71

“...dalam anggaran satu tahun kita mengajukan anggaran perbaikan terminal. Bulan Juni ini terminal akan diperbaiki, dari pengajuan 2006-2007. Fokus sebelumnya adalah perbaikan jalan dalam kota. Dapat biaya perbaikan 2 M rupiah, walaupun penerimaan 2,63 M rupiah.”¹³⁶

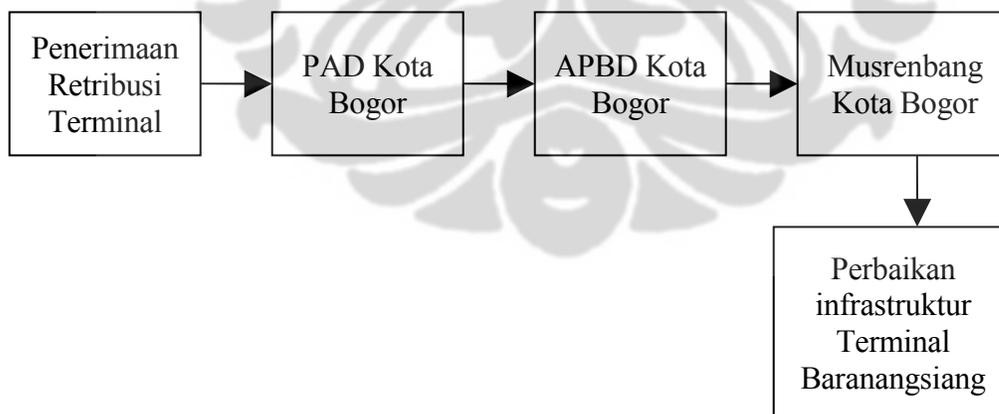
Pernyataan tersebut didukung dengan pendapat Hidayat AS, yang memberi pernyataan sebagai berikut :

“Sesuai dengan Rencana Strategis (Renstra) DLLAJ Kota Bogor kondisi fisik Terminal akan segera diperbaiki bulan Juni tahun 2008, walaupun rencananya di masa yang akan datang Terminal Baranangsiang akan dipindahkan. Untuk jangka pendek tahun anggaran 2008 Bidang Teknik Sarana dan Prasarana akan memperbaiki emplasemen dan fasilitas lain yang ada di terminal karena ada kucuran dana dari APBD tahun ini sebesar 2 M.”¹³⁷

Alur penerimaan retribusi terminal yang bermuara pada APBD Kota Bogor, dapat dilihat dalam gambar berikut.

Gambar IV.3

Alur Penerimaan Retribusi Terminal Kota Bogor



Sumber : Data Primer Diolah

¹³⁶ Catatan Lapangan wawancara dengan Ari Priyono, ST, tanggal 23 Mei 2008.

¹³⁷ Catatan Lapangan wawancara dengan Hidayat AS, SH.MH., tanggal 21 Mei 2008.

Biaya perbaikan sebesar Rp. 2.000.000.000,- memang tidak bisa membenahi sepenuhnya sarana dan prasarana yang ada di Terminal Baranangsiang, mengingat kondisinya yang sudah terlanjur rusak berat. Tetapi langkah pengucuran dana yang berasal dari APBD tersebut dilakukan Pemerintah Kota Bogor hanya digunakan untuk memperbaiki Terminal Baranangsiang secukupnya saja. Hal ini dilakukan mengingat dalam jangka panjang posisi Terminal Baranangsiang akan dipindah menuju Utara. Dalam Bulan Juni 2008 Terminal Baranangsiang akan diperbaiki dan tetap memberikan kontribusi terhadap PAD Kota Bogor lewat penerimaan retribusi terminal walaupun dengan sarana dan prasarana yang minim.

