

## **Jurnal Penelitian**

### **Studi Tentang Keberadaan “Terminal Bayangan” Sukun Banyumanik Kota Semarang**

**Disusun oleh :**

**Bramantya Adi Nugraha**

14010113130090

Universitas Diponegoro Semarang

**Abstract.** The study of the existence of "shadow terminal" Sukun Banyumanik Semarang City has a purpose to know why Terminal Shadow Bread can continue to survive until now. Shadow Terminal Sukun that can continue to survive must also be based on the interconnection between networks that have the same background. In addition, the other purpose is to find out what the government's efforts to handle the Shadow Branch Terminal, and whether there are people or groups that become a strong reason why Shadow Terminal Terminal able to survive.

Research on shadow terminal problem in Sukun Banyumanik area of Semarang City, especially on this shadow terminal problem will use descriptive research type with mix method approach method. Approach mix methods, namely a research step by combining two forms of approach in research that is qualitative and quantitative.. The method of mix methods in this research using Sequential exploratory model.

The activities at the Banyumanik Banyumanik Shadow Terminal Semarang City is one of the problems that have existed since a long time in the area. Shadow Branch Terminal Happened due to Semarang City government policy by the end of 2010 to close shadow terminals in the city. Shadow Branch Terminal takes place in areas that have been banned for stops or parakeets. disregard the government's rules. This activity certainly brings a bad impact for the face of Semarang City as the capital of Central Java .

Keynote : Net Organization, Shadow Terminal, and Semarang City

**Abstrak.** Studi tentang keberadaan “terminal bayangan” Sukun Banyumanik Kota Semarang memiliki tujuan untuk mengetahui mengapa Terminal Bayangan Sukun dapat terus bertahan sampai saat ini. Terminal Bayangan Sukun yang mampu terus bertahan pasti juga dilandasi oleh saling keterkaitan antar jaringan yang memiliki latar belakang yang sama. Selain

itu tujuan lainnya yaitu untuk mengetahui apa saja upaya pemerintah untuk menangani Terminal Bayangan Sukun, dan apakah ada orang atau kelompok yang menjadi alasan kuat mengapa Terminal Bayangan Sukun mampu bertahan.

Penelitian mengenai permasalahan terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang terutama pada masalah terminal bayangan ini akan menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan metode pendekatan *mix method*. Pendekatan *mix methods*, yaitu suatu langkah penelitian dengan menggabungkan dua bentuk pendekatan dalam penelitian yaitu kualitatif dan kuantitatif. *Mix method* adalah metode penelitian dengan mengkombinasikan Antara dua metode penelitian sekaligus, kualitatif dan kuantitatif dalam suatu kegiatan penelitian. Metode *mix methods* dalam penelitian ini menggunakan model *Sequential exploratory*.

Kegiatan di Terminal Bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang merupakan salah satu permasalahan yang sudah ada sejak lama di daerah tersebut. Terminal Bayangan Sukun Terjadi akibat kebijakan pemerintah Kota Semarang pada akhir 2010 untuk menutup terminal – terminal bayangan yang ada di dalam kota. Terminal Bayangan Sukun terjadi di daerah – daerah yang sudah mendapatkan larangan untuk berhenti atau parkit. Pemerintah telah berupaya, namun kesadaran masyarakat sebagai calon penumpang yang masih acuh terhadap aturan yang berjalan.

Kata Kunci : Jaringan, Terminal Bayangan dan Kota Semarang

## **1. Pendahuluan**

### **1.1 Latar Belakang**

Kota Semarang merupakan Kota yang cukup padat yang letaknya berada di tengah pulau Jawa. Kota Semarang merupakan Ibu Kota Jawa Tengah, sehingga banyak aktivitas atau kegiatan di Jawa Tengah yang dipusatkan di Kota Semarang. Kota Semarang memiliki jalur perhubungan melalui darat dari jalur selatan, timur, dan barat. Untuk perhubungan udara Kota Semarang memiliki bandara yaitu Bandar udara Ahmad Yani. Pada perhubungan laut Kota Semarang memiliki pelabuhan bernama pelabuhan Tanjung Mas.

Untuk memperlancar arus transportasi, maka diperlukan sarana dan prasarana yang menunjang, salah satunya adalah terminal. Menurut Undang - Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Terminal merupakan salah satu sarana dan prasarana umum yang sangat diperlukan sebagai pelayanan umum, antara lain adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Bertumbuhnya terminal-terminal yang mengganggu aktivitas di jalan raya seperti terminal bayangan banyak disebabkan oleh fasilitas terminal sendiri dan kemudahan akses naik

atau turun penumpang. Terminal Terboyo yang sebelumnya merupakan terminal utama Kota Semarang saat ini mengalami banyak kerusakan akses jalan seperti jalan yang berlubang dan adanya rob pada terminal. Hal ini memberikan dampak pada para sopir bus/travel enggan untuk masuk ke dalam terminal, dan penumpang pun akan sulit untuk mendapatkan bus/travel didalam terminal.

Setelah diberlakukannya kebijakan tahun 2011 bahwa bus AKAP dan AKDP dilarang melewati jalan perkotaan muncul permasalahan baru. Terminal Bayangan Sukun menjadi alternatif baru bagi masyarakat. Terminal Bayangan Sukun yang muncul di jalur pintu keluar tol Banyumanik akan mengganggu fungsi jalan. Sebagaimana mestinya aktifitas yang mengganggu fungsi jalan telah diatur dalam UU No. 38 Tahun 2004 pasal 12. Pemerintah Kota Semarang harus bertindak tegas dengan adanya fenomena terminal bayangan ini.

Terminal bayangan adalah kegiatan illegal yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab yang bisa terlihat dari keseman-mena oknum tersebut seperti dalam mengalokasikan lahan terminal bayang yang tidak pada tempatnya, pungutan yang tidak tahu kemana arah hasil dari pungutan tersebut. Selain itu masih banyak penumpang yang naik dan turun melalui terminal bayangan sukun karena akses yang mudah dan dekat dengan kota meskipun sistem pemberhentian terminal bayangan tersebut menimbulkan sisi negatif bagi pengguna yang lain.

Ketidak mampuan pemerintah untuk mempertahankan kewenangan secara resmi dan digantikan oleh seseorang atau sekelompok orang yang mampu menduduki/menempati tanah tanpa membayar sewa atau memiliki kewenangan. Hasilnya segala bentuk transaksi yang terjadi, pemerintah tidak mampu mengawasi dan mengelola dan menjadi keuntungan pada individu-individu oleh penguasa yang berada di terminal bayangan kawasan Sukun Banyumanik tersebut.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan fenomena/masalah yang terjadi, maka perumusan masalahnya dapat ditetapkan sebagai berikut :

1. Bagaimana jaringan sosial di sekitar terminal bayangan kawasan Sukun Banyumanik ?
2. Mengapa praktik terminal bayangan yang berada di kawasan Sukun Banyumanik dapat terus bertahan?

3. Bagaimana kebijakan Pemerintah Kota Semarang terhadap keberadaan terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang?

## **1.2 Landasan Teori**

### **1.2.1 Teori *Shadow State***

Barbara Harris-White (2003:89) menjelaskan *Shadow state* (Baswedan, 2009:35) sebagai berikut :

[Negara bayangan adalah] bagian itu dari perekonomian informal dan ‘riil’ yang tidak dapat berjalan tanpa sebuah negara dengan bentuk tertentu. Walaupun secara analitis ia dapat dipisahkan dari pengertian negara sebagai sebuah kumpulan lembaga dan penguasa politik dan eksekutif yang berpusat pada pemerintah, ‘Negara bayangan ‘ justru merupakan bagian dari negara yang benar-benar ada [...] Dengan demikian negara yang sesungguhnya, termasuk bayangannya, lebih besar dari negara formal, dan berkepentingan dalam mengekalkan sebuah negara formal yang sakit dan keropos.

### **1.2.2 Teori *Local Strongmen***

Dikutip dari internet tentang *Local Bossism : Indonesia dan Thailand dalam perspektif komparatif*, ada sebuah konsep dari *Local Strongmen* yang dicetuskan oleh Joel Migdal (1988). Joel Migdal melihat ada tiga proporsi yang diajukan dalam meninjau *local strongmen* ini. Pertama, *Local Strongmen* hanya dapat berdiri jika tidak terdapat control social yang kuat. Fragmentasi atas control memungkinkan actor ini dapat bergerak bebas dalam memperluas wilayah kekuasaan, termasuk ‘bekerjasama’ dengan elit negara maupun birokrat local. Kedua, *Local Strongmen* umumnya memiliki strategi bertahan dengan menguasai hajat hidup penduduk local, yang berdasarkan kondisi ini ia memperoleh basis legitimasi yang kuat di kalangan *rassroot*. Ketiga, pembangunan nasional seringkali terhambat dengan eksistensi *local strongmen*, kasus yang bagi migdal banyak terjadi di negara dunia ketiga.

## **1.3 Metode Penelitian**

### **1.3.1 Desain Penelitian**

Penelitian mengenai permasalahan terminal bayangan di kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang terutama pada masalah terminal bayangan ini akan menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan metode pendekatan *mix method*. Pendekatan *mix methods*, yaitu suatu langkah penelitian dengan menggabungkan dua bentuk pendekatan dalam penelitian yaitu kualitatif dan

kuantitatif. *Mix method* adalah metode penelitian dengan mengkombinasikan Antara dua metode penelitian sekaligus, kualitatif dan kuantitatif dalam suatu kegiatan penelitian, sehingga akan diperoleh data yang lebih komprehensif, valid, reliabel dan objektif. Metode *mix methods* dalam penelitian ini menggunakan model *Sequential exploratory*.

### 1.3.2 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah individu atau unit – unit yang menjadi target penelitian yang harus memiliki batasan dan karakteristik yang sama sesuai tujuan penelitian (Basuki, 2006:112). Dengan demikian yang dimaksud dengan populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang mengurus perizinan di Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Sedangkan sampel adalah bagian tertentu dari keseluruhan objek yang akan diteliti (Basuki, 2006:182). Sampel dari penelitian ini adalah masyarakat yang menjadi pengguna atau penumpang yang naik dan turun di terminal bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang.

Penentuan jumlah sampel atau responden pada kuisioner penelitian ini menggunakan pendekatan *Isac Michel* dikarenakan ukuran populasi yang ada tidak dapat diketahui dengan pasti (Siregar, 2013:4). Adapun rumus tersebut sebagai berikut :

$$n = \frac{(Z \alpha / e) p \times q}{e^2}$$

Dimana :

n = jumlah sampel

Z = tingkat kepercayaan / signifikansi

p = probabilitas populasi yang tidak dapat diambil sampel

q = probabilitas populasi yang diambil sebagai sampel ( 1-p )

$\alpha$  = tingkat ketelitian

e = tingkat kesalahan

Dalam penelitian ini digunakan tingkat ketelitian (  $\alpha$  ) ditentukan sebesar 5% dan tingkat kepercayaan sebesar 95 % sehingga diperoleh nilai Z= 1,96, sedangkan nilai (e) tingkat kesalahan sebesar 10 %. Probabilitas populasi yang tidak diambil sebagai sampel dan sampel

masing – masing sebesar 0,5. Apabila dilakukan perhitungan menggunakan rumus diatas maka diperoleh jumlah sampel minimum sebagai berikut :

$$n = \frac{(Z_{\alpha/2})^2 p \times q}{e^2}$$

$$n = \frac{(1,96)^2 \times 0,5 \times 0,5}{0,1^2}$$

$$n = 96,04$$

Dari perhitungan diatas, maka diperoleh jumlah sampel minimum sebanyak 96 responden. Untuk mempermudah perhiungan peneliti membulatkan jumlah responden menjadi 100 responden.

### **1.3.3 Informan Penelitian**

Informan yang akan dijadikan subjek penelitian adalah :

1. Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Semarang.
2. Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Jawa Tengah.
3. Jajaran Pemerintahan Banyumanik Kota Semarang.
4. Jaringan yang berada di Terminal Bayangan Sukun.
5. Petugas yang ikut dalam kegiatan yang berhubungan dengan terminal bayangan kawasan Sukun Banyumanik.
6. Masyarakat yang menjadi pengguna jasa melalui terminal bayangan Sukun Banyumanik.

### **1.3.4 Teknik Pengambilan Data**

Pada penelitian ini pengumpulan data menggunakan metode sebagai berikut:

#### **A. Dokumentasi**

Dokumentasi digunakan untuk mendukung instrumen angket dengan menunjukkan data di lapangan yang sudah ada. Dokumentasi dalam penelitian ini adalah dokumentasi hasil belajar

praktik instalasi listrik yang diambil dari rekapitulasi akhir siswa di sekolah tempat penelitian berlangsung.

## B. Angket atau kuesioner

Instrumen angket atau kuesioner dalam penelitian ini menggunakan skala Likert, maka variabel yang diukur dijabarkan menjadi indikator-indikator yang dapat diukur. Indikator tersebut digunakan sebagai titik tolak untuk membuat item instrumen yang berupa pertanyaan atau pernyataan yang perlu dijawab oleh responden. Setiap jawaban dihubungkan dengan bentuk pernyataan atau dukungan sikap yang diungkapkan dengan memberi tanda pada pilihan jawaban yang terdiri dari, sangat setuju (SS), setuju (S), kurang setuju (KS) dan tidak setuju (TS).

## **2. Pembahasan**

### **2.1 Hasil Penelitian**

#### **2.1.1 Jaringan Sosial di Terminal Bayangan Sukun**

Jaringan sosial merupakan hubungan - hubungan khusus atau spesifik yang terbentuk di antara sekelompok orang, di mana karakteristik hubungan – hubungan tersebut dapat digunakan untuk menginterpretasikan motif – motif perilaku sosial dari orang-orang yang terlibat di dalamnya.

Ditinjau dari hubungan sosial yang membentuk sebuah jaringan sosial, dapat diyakini ada jaringan sosial yang terbentuk yang di latar belakanginya oleh ada kepentingan yang ada di Terminal Bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang. Jaringan ini mampu saling bekerjasama antar kepentingan. Seperti yang dapat kita lihat di Terminal Bayangan Sukun Banyumanik ada beberapa agen yang menjual tiket. Keberadaan terminal bayangan juga memberikan peluang usaha pedagang kaki lima yang mendirikan bangunan liar kawasan tersebut.

Jaringan ini yang kemudian membentuk sebuah paguyuban. Keberadaan paguyuban atau organisasi ini tidak transparan dan tidak semua bisa masuk karena hanya untuk yang memiliki urusan keterkaitan keberadaannya di Terminal Bayangan Sukun. Informasinya pun tidak dapat didapatkan secara mudah karena ada simpang siur oleh beberapa pihak ada yang membenarkan dan ada yang tidak. Selain itu, temuan teliti mengindikasikan sebuah paguyuban tersebut telah membuat koprasi juga untuk kepentingan dalam Terminal Bayangan Sukun.

Jaringan ini semakin solid berada diatas kekuatan lembaga formal. Terminal Bayangan Sukun ini mampu bertahan dengan adanya kendali yang kuat pada lembaga – lembaga informal yang berada didalamnya.

### **2.1.2 Terminal Bayangan Sukun di Kota Semarang Dapat Terus Bertahan**

Sejak tahun 2011 Terminal Bayangan Sukun Banyumanik menjadi titik pemberhentian bus dan pindahnya para agen yang sebelumnya berada di terminal bayangan Milo dan jalan Dr. Cipto dan menjadi terminal bayangan baru di Kota Semarang. Saat ini keberadaan terminal bayangan di kawasan Milo dan di jalan Dr. Cipto sudah tidak banyak angkutan dan bus yang ikut *ngetem* karena para agen hanya menjual tiket untuk keberangkatan ada di Terboyo.

Terminal bayangan Sukun menjadi permasalahan baru bagi pemerintah Kota Semarang. Harapan untuk memindahkan para penumpang untuk naik dan turun di terminal resmi tidak cukup berhasil, karena nampaknya masyarakat lebih memilih mencari alternatif lain untuk bepergian naik bus bukan di terminal resmi. Meski bus sudah tidak melewati pusat kota, namun permasalahan baru muncul di terminal bayangan Sukun yang semakin menjamur dan menjadi titik penumpang untuk mencari tiket dan naik bus.

Beberapa faktor yang menyebabkan Terminal Bayangan Sukun dapat terus bertahan adalah, berikut :

#### **1. Jumlah Terminal di Kota Semarang Sedikit**

Jumlah terminal bus resmi di Kota Semarang sepertinya tidak memenuhi kebutuhan masyarakat. Belum ada terminal yang mudah dijangkau dari Kota Semarang menyebabkan masyarakat mencari alternatif baru. Meskipun telah dihimbau oleh pemerintah tempat mencari bus di terminal resmi nampaknya masyarakat tidak terlalu memperdulikan hal tersebut.

#### **2. Kebiasaan Masyarakat**

Terminal Bayangan Sukun yang telah menjadi alternatif bagi masyarakat nampaknya sudah menjadi kebiasaan untuk naik dan turun di Terminal Bayangan Sukun. Beberapa masyarakat mengira keberadaan Terminal Bayangan Sukun itu resmi karena lokasi yang ramai dan mudah dijangkau. Fasilitas yang disediakan di Terminal Bayangan Sukun juga lengkap dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat sebagai calon penumpang.

Berdasarkan segi keamanan sendiri Terminal Bayangan Sukun lebih aman dibandingkan Terminal Terboyo. Perilaku kriminal seperti copet, tukang palak, dan calo juga tidak banyak diadakan oleh masyarakat.

### **2.1.3 Faktor Ekonomi dan Peluang**

Masalah transportasi adalah masalah yang sering dijumpai di kota – kota. Para pengusaha pun banyak menginvestasikan pada usaha transportasi. Adanya transportasi seharusnya didukung pemerintah dengan sarana yang ada. Jika pemerintah tidak mampu memenuhi kebutuhan masyarakat maka ada peran non formal yang masuk menggantikan pemerintah. Hal ini bisa berhubungan dengan hukum seperti adanya terminal bayangan Sukun.

Biasanya setiap perusahaan memberikan target yang dimiliki. Begitu pula Perusahaan transportasi bus dan travel yang melayani perjalanan rute dalam atau luar kota. Harapannya perusahaan transportasi mampu mencapai target setiap harinya. Hal ini akan memberikan kerja lebih pada pekerja yang harus bekerja keras untuk mencari penumpang.

Kebijakan Pemerintah Kota Semarang memaksakan Bus melewati tol yang artinya bus harus membayar lebih pengeluaran untuk biaya tol. Hal ini akan memberikan sebuah peluang bagi para sopir untuk mencari penumpang jika penumpang yang ada di Terminal Terboyo atau Terminal Mangkang tidak penuh atau hanya sedikit.

Keberadaan Terminal Bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang yang menjadi alternatif utama bahkan menjadi pilihan masyarakat yang berada di Kota Semarang untuk bepergian menggunakan bus menjadi peluang bagi para pengusaha. Bagi beberapa pengusaha bidang transportasi, Terminal Bayangan Sukun menjadi peluang besar karena akan meningkatkan pemasukan bagi para pengusaha transportasi. Selain itu, Terminal Bayangan Sukun juga dimanfaatkan oleh para pedagang warung dan oleh – oleh khas daerah. Beberapa masyarakat juga memanfaatkan kondisi Terminal Bayangan Sukun untuk membuka usaha penitipan motor yang notabene memang dibutuhkan oleh calon penumpang yang bepergian untuk waktu yang telah ditentukan atau tidak dalam jangka waktu yang lama.

### **2.1.4 Upaya Pemerintah Kota Semarang Tentang Keberadaan Terminal Bayangan Sukun**

Pemerintah Kota Semarang telah berupaya untuk mengatasi permasalahan yang ada di Terminal Bayangan Sukun. Pihak saku Dinas Perhubungan Kota Semarang menyatakan telah

melakukan patrol yang diselenggarakan pada jam – jam sibuk. Hal ini untuk mengurangi dampak kegiatan yang terjadi di Terminal Bayangan Sukun.

Pemerintah Kota Semarang juga telah bernegosiasi kepada pihak penyedia jasa transportasi untuk mengatur keberangkatannya. Pihak Dinas Perhubungan yang tidak mampu untuk mengatur membatasi tugas pemerintah tanpa adanya perencanaan yang tepat. Meskipun demikian pengawasan yang kurang membiarkan Terminal Bayangan bekerja sesuai kemauannya.

### **2.1.5 Peran Pemerintah Digantikan Oleh Swasta**

Terminal Bayangan Sukun yang sebenarnya sudah muncul pada tahun 2011 akibat kebijakan baru Pemerintah Kota Semarang namun, sampai dengan saat ini belum ada fokus oleh Pemerintah Kota Semarang untuk mengatur kegiatan yang ada di Sukun. Kegiatan Terminal Bayangan Sukun telah menggantikan pemerintah yang mana dikelola oleh pihak swasta dan telah menjadi kebiasaan masyarakat. Seakan – akan pemerintah tidak mampu memberikan pelayanan fasilitas transportasi umum yang baik dan digantikan perannya yang dikelola oleh pihak swasta.

Keterbatasan Anggota adalah salah satu faktor yang juga mengakibatkan terminal bayangan Sukun jadi tidak terlalu diperhatikan. Pemerintah masih fokus untuk berada di dalam kota. Akhirnya ada pihak swasta yang menngantikan peran dari Dinas Perhubungan dengan adanya mandor yang mengatur keberangkatan bus.

Pengawasan yang tidak terus – menerus dan tindakan tegas oleh pemerintah akan membiarkan keberadaan terminal bayangan Sukun semakin kuat dan terus berkembang karena kebiasaan penumpang yang sudah menjadi pilihan utama penumpang dalam mencari bus. Lebih lagi tidak ada jaminan keamanan yang diberikan di terminal bayangan Sukun akan membahayakan masyarakat sendiri. Lebih lagi aturan yang belum tegas sendiri akan mengganggu aktifitas lalu lintas dan menjadikan kemacetan di kawasan Terminal Bayangan Sukun Banyumanik Kota Semarang.

Aktivitas yang ada di Terminal Bayangan Sukun jika dibiarkan akan menimbulkan kemacetan karena kehadirannya tidak terawasi. Keberadaan Terminal Bayangan Sukun mengindikasikan kehadiran informal yang mampu berdiri diatas kekuatan formal sendiri. Tindakan pemerintah untuk membiarkan kegiatan yang ada di Terminal Bayangan Sukun diakibatkan penumpang yang telah menjadikan Terminal Bayangan Sukun menjadi kebiasaan

untuk mencari tiket dan melakukan keberangkatan di Terminal Bayangan Sukun. Hal ini menjadi keuntungan para penyedia jasa transportasi dan jaringan – jaringan yang ada di Terminal Bayangan Sukun.

### **3. Penutup**

#### **3.1 Kesimpulan**

Keberadaan Terminal Bayangan Sukun dapat terus bertahan diatas bayang – bayang lembaga formal, meskipun keberadaan Terminal Bayangan Sukun menyebabkan ketidaknyamanan dan kemacetan. Banyak upaya telah dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang untuk mengatur keberadaan Terminal Bayangan Sukun, namun usaha yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Semarang belum mampu menghentikan kegiatan yang ada di Terminal Bayangan Sukun hingga saat ini. Bahkan, keberadaan Terminal Bayangan dapat bertahan dan berkembang di lingkungan sekitar.

Terminal Bayangan Sukun yang terus bertahan menyebabkan jaringan yang ada di Terminal Bayangan Sukun pun terus berkembang. Bukan hanya yang memanfaatkan sebagai penyedia jasa transportasi, namun juga jaringan lainnya yang memanfaatkan seperti tempat penyedia jasa penitipan motor, menjadi pangkalan taksi dan ojek yang semakin berkembang keberadaanya. Meskipun demikian, jaringan yang ada di Terminal Bayangan Sukun menjadi teroganisir didalamnya. Ada iuran bulanan mulai yang dilakukan oleh jaringan yang ada di Terminal Bayangan Sukun seperti adanya iuran kebersihan dan keamanan. Jaringan yang ada di Terminal Bayangan Sukun juga membentuk sebuah koprasa yang memberikan keringanan bagi anggota yang berada didalam jaringan paguyuban yang ada di Terminal Bayangan Sukun untuk memberikan simpan pinjam.

Faktor yang menyebabkan kegiatan di Terminal Bayangan Sukun dapat terus bertahan adalah masyarakat. Masyarakat sebagai calon penumpang merasakan kemudahan untuk

mendapatkan tiket perjalanan bus untuk bepergian ke luar kota. Lokasi yang mudah dijangkau menyebabkan Terminal Bayangan Sukun menjadi alternatif masyarakat sehingga menjadi kebiasaan oleh masyarakat khususnya yang berada di Kota Semarang. Sejak ditutupnya terminal yang berada di Milo pada tahun 2011 masyarakat memang sudah terbiasa untuk ke Terminal Bayangan Sukun sebagai alternatifnya. Karena tidak ada tindakan oleh pemerintah masyarakat kemudian acuh terhadap hukum yang ada. Aturan dilarang berhenti untuk semua transportasi yang seharusnya dipatuhi namun tetap dilanggar oleh para sopir hal ini disebabkan oleh penumpang sendiri yang sudah nyaman untuk naik dan turun di Terminal Bayangan Sukun.

Keterbatasan terminal di selatan Kota Semarang memang diakui oleh Pemerintah Kota Semarang. Namun, Dinas Perhubungan Kota Semarang tidak tinggal diam. Dinas Perhubungan Kota Semarang berupaya untuk meminimalisir dampak yang dihasilkan kegiatan yang ada di Terminal Bayangan Sukun. Dinas Perhubungan Kota Semarang melakukan patroli pada jam – jam sibuk yang mana akan menimbulkan kemacetan. Selain itu, pemerintah juga melakukan negoisasi pada pihak perusahaan penyedia jasa transportasi untuk mengatur jadwal keberangkatan agar tidak terjadi penumpukan pada jam – jam sibuk atau pada waktu hari besar.

Jumlah anggota Dinas Perhubungan Kota Semarang yang terbatas menyebabkan pengawasan yang kurang di Terminal Bayangan Sukun. Pada kejadian di Terminal Bayangan Sukun menyebabkan pembiaran yang jika terus dibiarkan akan menjadi sebuah hal biasa dan kekuatan lembaga formal yang kalah dengan lembaga informal.

### **3.2 Saran**

Peneliti berusaha memberikan saran dari *helicopter view* dimana peneliti memberikan saran terhadap pemerintah, masyarakat dan juga pihak swasta. Terkait dengan pihak pemerintah

seperti tindakan yang tidak tegas dengan adanya keberadaan Terminal Bayangan Sukun yang notabene melanggar rambu. Pemerintah juga harus mampu memberikan solusi untuk adanya terminal pendukung yang memadai untuk menjangkau pemerintah di bagian selatan Kota Semarang.

Saran yang ditujukan kepada masyarakat adalah harus lebih tertib, taat pada hukum yang berlaku untuk mendukung aturan yang diberikan oleh pemerintah. Kendala yang dihadapi pemerintah dalam menangani keberadaan Terminal Bayangan Sukun adalah masyarakat yang terbiasa untuk berada di Terminal Bayangan Sukun.

Saran yang ditujukan pada pihak swasta adalah mampu mengikuti aturan pemerintah demi kepentingan bersama, dan tidak membuka bangunan liar yang mengganggu kebersihan kota.

### **Daftar Pustaka**

#### **Buku :**

Adisasmita, Rahardjo. *Pengembangan Wilayah*. 2008. Graha Ilmu. Yogyakarta.

Arikunto, Suharsini. 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : Rnika Cipta

Basuki, Sulisty. 2006. *Metode Penelitian*. Jakarta: Wadatama Widya Sastra UI

Budiharjo, Eko. *Penataan Ruang Pembangunan Perkotaan*. 2011. P.T Alumni. Bandung.

Creswell, John W. 2009. *Research Design Pendekatan Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Penerjemah Achmad Fawaid.

Dantes., Nyoman. *Metode penelitian*. 2012. Edisi pertama. Penerbit Andi. Yogyakarta.

Hidayat, Syarif. *Bisnis & politik di Tingkat Lokal*. 2006. Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia. Jakarta. Hal 8

Kompas. *Politik Kota dan Hak Warga Kota Masalah keseharian Kota Kita*. Kompas. Jakarta. 2006

Mansyur, M, Cholil. 2003. *Sosiologi Masyarakat Kota dan Desa*. 2003. Usaha Nasional. Surabaya.

Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosdakarya.

Mulyana, Deddy. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Nordhot, Schutle Henk dan Gerry van Klinken dibantu oleh Ireen Karang – Hoogenboom. *Politik Lokal di Indonesia*. 2007. Pengantar : Anies Baswedan. Yayasan Obor Indonesia. KITLV – Jakarta.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan RD*. 2008. Bandung: Alfabeta.

Salim, H. A. Abbas. *Manajemen Transportasi*. 2002. PT RajaGrafindo, Jakarta.

Siregar, sofyan. 2013. *Metode penelitian kuantitatif*: Dilengkapi dengan perbandingan perhitungan manual dan SPSS. Jakarta : kencana

Yani, Achmad., dkk. *Manajemen transportasi Perkotaan*. 1996. Sekretariat Masyarakat Transportasi Indonesia. Jakarta.

Yunus, H. Sabari. *Struktur Tata Ruang Kota*. 2000. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

#### **Jurnal dan Draft :**

Kementrian Pekerjaan Umum. *Pedoman Pengelolaan Terminal di Kabupaten/Kota Peserta USDRP*

Haryono, Tri Joko S. *Jaringan Sosial Migran Sirkuler : Analisis Tentang Bentuk dan Fungsi*. Jurnal : Unair

#### **Internet :**

[http://www.academia.edu/2612170/Local Bossism Indonesia dan Thailand dalam Perspektif komparatif](http://www.academia.edu/2612170/Local_Bossism_Indonesia_dan_Thailand_dalam_Perspektif_komparatif). Diunduh pada tanggal 26 September 2016, pukul 19:45 WIB.

[http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35132932/metode\\_ku.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1497323108&Signature=LMx8nuATkl718wpo1u%2F%2BtoX7lwA%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DMetode\\_ku.pdf](http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/35132932/metode_ku.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1497323108&Signature=LMx8nuATkl718wpo1u%2F%2BtoX7lwA%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DMetode_ku.pdf). Diunduh pada tanggal 12 Juni 2017, pukul 09:58.

<http://www.bismania.com/home/archive/index.php/t-4269.html>. Diunduh pada tanggal 20 September 2016, Pukul 15:20 WIB.

<http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/read/news/2012/08/01/125934/Terminal-Bayangan-Kembali-Bermunculan>. Diunduh pada tanggal 10 September 2016, pukul 18:50 WIB.

<http://suaramerdeka.com/v1/index.php/read/cetak/2011/01/28/135586/Bus-AKDKAPAKAP-Harus-Masuk-Tol>. Diunduh pada tanggal 10 September 2016, pukul 19:05 WIB.

<http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/read/cetak/2012/08/03/194772/Terminal-Bayangan-Muncul-Lagi>. Diunduh pada tanggal 9 Juni 2017, pukul 11:05 WIB

<http://bappeda.semarangkota.go.id/v2/wp-content/uploads/2013/08/Perda-06-th-2010.pdf>. Diunduh pada tanggal 20 Mei 2017 pukul 09:00 WIB

<http://makassar.tribunnews.com/2012/10/04/orang-kuat-lokal-bos-lokal-dan-pilgub-2013>. Diunduh pada tanggal 5 April 2017 pukul 13:00

<http://hariansemarangbanget.blogspot.co.id/2012/08/terminal-bayangan-kembali-bermunculan.html>. Diunduh pada tanggal 9 Juni 2017 pukul 10:00

[http://informasi-semarang.blogspot.co.id/2010/04/kota-semarang\\_25.html](http://informasi-semarang.blogspot.co.id/2010/04/kota-semarang_25.html). Diunduh pada tanggal 20 September 2017 pukul 07:00