

Pelaksanaan otonomi daerah di beberapa daerah di Indonesia menuai konflik di daerah tersebut. Baik mulai perbedaan mengelola hasil dan pendapat daerah, Kebijakan dan lain-lain. Hal ini tidak sesuai dengan Undang-undang tentang pelaksanaan Otonomi Daerah.

Maka dari masalah otonomi daerah ini penulis/peneliti akan melaksanakan penelitian yang berjudul KONFLIK KEWENANGAN Pemerintah Kota Surabaya dan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dalam PENGELOLAAN TERMINAL PURABAYA.

Terminal Purabaya merupakan pengembangan dari Terminal Joyoboyo yang kapasitasnya sudah tidak memadai serta berada dipusat kota yang tidak memungkinkan dilakukan pengembangan. Pembangunan terminal Type A Purabaya sudah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun baru dapat dilaksanakan pembangunan pada 1989 serta diresmikan pengoperasiannya oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991¹.

Lokasi pembangunan terminal Purabaya berada di desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas $\pm 12 \text{ Ha}^2$. Walaupun lokasi terminal Purabaya berada di Kabupaten Sidoarjo namun pengelolaan terminal dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Kepemilikan tanah dari Terminal Purabaya ini adalah Pemerintah Kota Surabaya, Tidak hanya Kepemilikan Tanah saja pegawai Secara Keseluruhan dalam Terminal Purabaya adalah milik Kota Surabaya.

¹Sejarah profil Terminal, diunggah senin, (18/10/2016),
<https://purabayabusterminal.wordpress.com/profil/diunggah> tanggal 11/11/ 2016.

² Ibiid. Hlm.1.

Hal tersebut berdasarkan perjanjian kerjasama (MOU) antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya³. Sejarah terminal Purabaya ini sebelum berada didesa Bungurasih Kecamatan waru Kabupaten Sidoarjo. Dulu pada tahun 1977 terminal Jayabaya dibagi dengan Dua Sistem. Menurut Kepala Bagian Terminal Purabaya bahwa⁴:

“sebelum diabngunya terminal Purabaya ini dulu terminal Jayabaya adalah terminal terbesar yang dimiliki oleh pemerintah Kota Surabaya. Dan letak terminal Jayabaya ini akses sangat mudah dan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah Kota Surabaya semakin baik dalam pengelolaan adapun dulu terminal Jayabaya ini dibagi dua sistem yakni Armada yang termasuk Kawasan AKAP diletak di terminal Bratang yang saat ini masih baik dan beroperasi untuk terminal kecamatan di Surabaya. Dan Kawasan AKDP masih tetap dioperasikan di Jabaya. Dikarenakan kebijakan tersebut menyusahkan masyarakat Kota Surabaya, maka pemerintah Kota Surabaya inisiatif membuat terminal besar yang menampung dua sistem ini”.

Untuk Pembagian hasil antara Pemerintah Kota Surabaya dan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dalam melakukan kerjasama pengelolaan pembagian pendapatan Terminal Purabaya dari mulai awal di bangunnya Terminal pada tahun 1988 hingga saat ini 2016. Seiring perjalanan waktu dalam kerjasama tersebut menimbulkan *ketidak sepahaman antara kedua daerah yaitu Pemerintah Kota Surabaya dan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo*. dalam memperoleh bagi hasil pendapatan Terminal Purabaya. Dalam terdapat kepentingan-kepentingan di dalamnya untuk memperoleh Kekuasaan dalam pengelolaan Terminal Purabaya.

Sedangkan untuk langkah-langkah penyelesaian antara kedua belah pihak adalah perubahan MoU pada tahun 1998 dan penyelesaian Kerjasama Mou

³ Naskah Mou Kerjasama Terminal Purabaya, berdasarkan Pasal 2,4, 5, 6, dan 7.

⁴Harjo wawancara Kepala Bagian Keamana Terminal Purabaya.

Terminal Purabaya dikarenakan pengelolaan Terminal Purabaya dilakukan oleh Kementerian Perhubungan dibantu oleh Pemerintah Daerah.

Berdasarkan perjanjian yang dibuat pada awal pengoperasian Terminal Purabaya, pembagian hasil pendapatan dijelaskan dalam pasal tersebut dan diatur berdasarkan Perda Kabupaten Sidoarjo. Awal tahun berdirinya 20% untuk Kota Surabaya dan 5% untuk Kabupaten setelah 10 Tahun setelahnya. Kemudian, untuk 10 tahun berikutnya, Sidoarjo mendapat 30 persen dan Surabaya 70 persen⁵.

Sebagai konsekuensi dari Penjelasan diatas mengenai Sejarah berdirinya Terminal Purabaya dan Pembagian hasil pendapatan sesuai dengan MOU Kerja Sama Terminal Purabaya No. 30 Tahun 1991 dan No. 32 Tahun 1991.

Sejak tahun 2012 kemarin kita duduk bareng dengan pihak sidoarjo, Sebenarnya Pemkot Surabaya pernah membahas dengan tingkat Eksekutif Siodarjo (Pemkab) sampai 6 kali pertemuan, dan disepakati Bruto 80 untuk Surabaya, 20 untuk Sidoarjo. Tapi setelah hasil kesepakatan ini kembali ke tingkat legislatif (DPRD) kesepakatanya kembali berubah. Tak selesainya konflik bagi hasil terminal Purabaya, menunjukkan jika kedua pihak berkonflik sama-sama tak ada itikad baik menyelesaikannya.

Pihak yang berkonflik dalam hal ini adalah Pemkot Surabaya dan Pemkab Sidoarjo. Dikarenakan pihak Pemkot Surabaya merasa Implementasi dari kebijakan hubungan Kerjasama dalam pengelolaan Terminal Purabaya terkendala masalah pendapatan dan tata kelola keuangan di APBD milik

⁵ Surat Keputusan Bersama No. 30 dan No. 32 Tahun 199. pasal 8 Bab 6 tentang Pengunan Pendapaaan, Hlm. 5

Surabaya. Akibat terkendala dari masalah pendapatan Pemkot Surabaya merasa merugi disebabkan APBD Surabaya berkurang untuk menutupi biaya pelayanan di Terminal Purabaya. Sedangkan Pemkab Sidoarjo ingin mengusulkan untuk Tarif Penumpang Masuk Terminal.

Kewenangan Pemkot Surabaya melakukan upaya lobi dan Negosiasi dengan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo melalui Walikota Surabaya, Wakil Walikota dan DPRD Kota Surabaya. Dari fenomena dan fakta di atas maka penulis mengutip wawancara Ibu Walikota Surabaya Ibu Tri Risma Harini dan Beserta DPRD Surabaya tentang Konflik Kewenangan Terminal Purabaya di berita Nasional Dinamika Politikanya adalah:

“Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini menegaskan tidak akan melepaskan kepemilikan Terminal Purabaya, Bungurasih, ke Pemkab Sidoarjo. Hal itu disampaikan untuk menepis keinginan Pemkab Sidoarjo yang berharap bisa mengelola terminal terbesar di Jawa Timur tersebut. Tanah dan infrastruktur terminal itu sudah masuk dalam daftar aset pemkot”.

“Menurut Risma, “sebenarnya pengoperasian Terminal Purabaya tidak ditujukan untuk mendapat keuntungan. Sebab, terminal memang berfungsi sebagai tempat pelayanan publik. Karena itu, kepentingan umum lebih diutamakan daripada mencari keuntungan berlimpah untuk menyokong pendapatan daerah⁶.”

“Tri Rismaharini Wali Kota Surabaya yang keberatan atas pengambilalihan terminal Tipe A dan telah menyampaikannya ke Kemenhub. Ajak Temui Pemerintah Pusat Sementara itu, Pemkot Surabaya akan berupaya pengelolaan Terminal Purabaya tidak diambil alih pemerintah pusat”.

“Menurut Wakil Walikota Surabaya, Whisnu Sakti Buana penulis mengutip wawancara berita tersebut di mengungkapkan, agar Terminal Purabaya tak diambil alih pemerintah pusat, Walikota Surabaya Tri Rismaharini berniat bertemu dengan Bupati Sidoarjo Saiful Ilah. Bahkan mengajak Bupati Saiful ke Jakarta, agar pengelolaan Terminal Purabaya tak ditarik Pusat, melainkan tetap dalam kendali Pemkot Surabaya. “Bu Wali berniat bertemu Bupati Sidoarjo⁷”.

Menurut Wakil ketua Komisi A Adi Sutarwijono adalah “Sebenarnya Pemkot Surabaya masih punya kesempatan untuk tetap mengelola sendiri terminal Purabaya meski ada undang-undang yang meminta penyerahan pengelolaan pada pemerintah pusat. Namun karena saat ini konflik kerja sama

⁶<http://www2.jawapos.com/baca/artikel/9082/sudah-konsultasi-pusat-risma-tak-akan-lepas-purabaya>

⁷<http://rss.surabayapagi.com/index.php?read=Baru-Dilantik,-Risma---Saiful-Gegeran-Lagi:3b1ca0a43b79bdfd9f9305b8129829621428b72be156448c71590ffec8d05569>

Selain itu, kurangnya peran dari para pemangku kepentingan lainnya untuk turut serta berkontribusi dalam melakukan optimalisasi menjadikan permasalahan tersendiri yang mengakibatkan kurang optimalnya hasil serta pengelolaan nantinya¹¹.

Dari Penjelasan diatas menunjukkan bagaimana konflik Kewenangan dan Pengelolaan Terminal Purabaya yang semakin tambah tidak tertata lagi dan perkembangan isu-isu mulai dari diambil oleh pusat dan PNS didalamnya siap jika dikelola Pusat. Dinamika politik actor eksekutif antar Pemkot Surabaya dan Pemkab Sidoarjo dengan tujuan memperoleh kewenangan namun kewenangan tersebut akhirnya diambil oleh Pemerintah Pusat sebagai pemilik lahan kewenangan tersebut. Oleh karena itu penulis tertarik untuk meneliti dan membahas lebih jauh mengenai Konflik pengelolaan Terminal Purabaya Antara Pemkot Surabaya dan Pemkab Sidoarjo dan penulis tidak melakukan PLAGIAT namun penulis hanya mengembangkan dari skripsi-skripsi sebelumnya yang ada di telaah pustaka semakin bertambahnya tahun semakin bertambahnya problem pelayanan publik.

B. RUMUSAN MASALAH

Pada setiap pelaksanaan penelitian pada dasarnya dimulai dari sesuatu yang dianggap sebagai permasalahan yang perlu dicari jawabannya. Berawal dari latar belakang yang telah peneliti uraikan diatas, maka untuk lebih

¹¹<http://gusgusara.blogspot.co.id/2014/02/pembiayaan-terminal-purabaya-milik-siapa.html>

D. MANFAAT PENELITIAN

Berhubungan dengan tujuan penelitian di atas maka peneliti dapat paparkan bahwa manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

Dari segi teoritis penelitian ini merupakan kegiatan dalam rangka mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya wacana politik. Secara akademis penelitian ini diharapkan mampu memberi sumbangan kepada UIN Sunan Ampel Surabaya khususnya kepada mahasiswa/mahasiswi maupun dosen dan perpustakaan sebagai bahan bacaan yang bersifat ilmiah dan sebagai kontribusi intelektual.

2. Manfaat Praktis

Sebagai tambahan referensi bagi peneliti lain yang akan melakukan penelitian yang terkait dengan **KONFLIK PENGELOLAAN TERMINAL PURABAYA ANTARA PEMKOT SURABAYA DAN PEMKAB SIDOARJO.**

E. TELAAH PUSTAKA

- A. Konflik Kepentingan Politik dalam Proses Negosiasi Hubungan Kerjasama “Study kasus tentang pembagian hasil pengelolaan Terminal Purabaya antara Pemkot Surabaya dan Pemkab Sidoarjo” Oleh: Permata , Ratih Sulanjari Diskha.

Skripsi diatas dengan Judul Proposal penulis berbeda dengan skripsi diatas karena tempat sama namun hanya permasalahan yang diangkat beda dikarenakan permasalahan dibahas terkait dengan Peroleh Kewenangan sedangkan penulis peroleh kekuasaan dalam hal pengelolaan terminal. Memiliki keputusan atau kebijakan publik yang berbeda dari pustaka tersebut dulu Terminal Purabaya hanya sampai naik berapa persen sekarang bukan hanya hasil Retrebusi atau kewengan melainkan adanya pihak ketiga dalam proses konflik tersebut membuat sebuah isu yakni Pengelolaan Terminal Purabaya akan diambil Oleh Pemerintah Pusat Yakni Menteri Perhubungan. Namun Fokus Judul Skripsi saya terletak pada Kewenangan Kedua Pemerintah Daerah tingkat dua ini dengan aktor baik di ranah Eksekutif, Legislatif.

Namun dari permasalahan yang diajukan oleh sebelumnya mengakat terkait dengan sebuah kebijakan perubahan Mou kerjasama Terminal bukan penyelesaian kerjasama terminal dikarenakan adanya peralihan kewenangan pengelolaan terminal oleh Menteri Perhubungan. Para elit kedua daerah menyatakan tidak ada

konflik diantara kedua daerah hanya perbedaan persepsi dalam penyelesaian dan pelepasan kepentingan politik untuk kemaslahtan bersama dan memberikan keputusan sesuai dengan Rapat kedua pemerintahan daerah tingkat II.

B. KINERJA BIROKRASI DALAM PENGELOLAAN TERMINAL DAN JASA TRANSPORTASI KOTA DEPOK Oleh: Hendra Kurniawan.

Terminal Depok diresmikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Barat pada tahun 1992. Luas areal sekitar $\pm 31.500 \text{ m}^2$. Pada tahun 2002-2004, terminal Depok ini pernah dikelola oleh perusahaan swasta yaitu oleh CV Bakti Perwira Utama. Ketika tahun 2005 sudah diambil alih oleh Dinas LLAJ dan sebagai unit pelaksanaannya adalah Seksi Terminal dengan seluruh stafnya. Tugas pokok Dinas LLAJ adalah pengaturan, tertib lalu lintas di terminal. Selain itu juga sebagai unit penghasil atau pendapatan. Di samping mengelola terminal, Dinas LLAJ bertugas pula membuat kenyamanan, ketertiban di lingkungan terminal.

Fasilitas utama terminal terdiri dari : (1) Jalur pemberangkatan kendaraan umum; (2) Jalur kedatangan kendaraan umum; (3) Tempat parkir kendaraan umum selama menunggu keberangkatan termasuk didalamnya tempat tunggu dan tempat istirahat kendaraan umum; (4) Bangunan kantor terminal; (5) Tempat tunggu penumpang dan atau pengantar; (6) Menara pengawas (7) Loket penjualan karcis; (8) Rambu-rambu dan papan informasi yang sekarang kurang memuat info terbaru mengenai petunjuk jurusan, tarif dan jadwal pemberangkatan; (9)

Pelataran parkir kendaraan pengantar atau taksi.

Gambaran penelitian terdahulu diatas yang peneliti ambil adalah kinerja UPTD terminal. Dulu terminal ini adalah milik swasta, sekarang sudah milik daerah tingkat II. Dan kepemilikan ini disah oleh pemerintah pusat. Yang membedakan Judul peneliti dengan Penelitian ini adalah inti masalah judul yang diangkat dan tempat yang diangkat. Namun tema yang diangkat sama tentang pengelolaan terminal angkutan umum darat.

C. PERAN UNIT PENGELOLAAN TERMINAL ANGKUTAN JALAN
PROVINSI DKI JAKARTA DALAM MERELOKASI PEDAGANG KAKI
LIMA DI TERMINAL KAMPUNG RAMBUTAN JAKARTA TIMUR. Oleh:
Sahril Sidik.

Banyaknya individu atau masyarakat yang terjun ke dunia kerja informal disebabkan pemerintah belum bisa menyediakan lapangan pekerjaan formal yang banyak untuk masyarakat, seta adanya mekanisasi di sektor modern (industri). sehingga membatasi dalam menyerap para pekerja. Dengan adanya permasalahan ini perlu bagi pemerintah membuat kebijakan relokasi kepada pedagang kaki lima untuk mendapatkan tempat yang layak dan aman dalam melakukan aktifitasnya. Secara garis besar penelitian ini ingin mengetahui bagaimana Unit Pengelola Terminal Angkutan Jalan Provinsi DKI Jakarta dalam merelokasi pedagang kaki lima di terminal Kampung Rambutan Jakarta Timur.

penelitian ini ingin mengetahui gambaran mengenai peran pemerintah dalam menjalankan program relokasi terhadap pedagang kaki lima di terminal Kampung Rambutan Jakarta Timur.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa, relokasi yang dilakukan oleh Unit Pengelola Terminal Angkutan Jalan Provinsi DKI Jakarta yaitu mengalokasikan para pedagang kaki lima yang melakukan kegiatan usahanya secara liar di lingkungan terminal ke tempat fasilitas penunjang terminal yang letak bangunannya terdapat di jalur keluar terminal Kampung Rambutan Jakarta Timur.

Selain itu, terdapat kebijakan sementara yang diberikan kepada pedagang kaki lima yang tidak memiliki tempat (tidak resmi atau liar) oleh pihak terminal, yaitu jam operasional, lokasi usaha, membayar retribusi untuk kebersihan, dan konsekuensi atau tindakan represif. Gambaran dari abstrak penelitian terdahulu nomor 3. merupakan bahwa masalah utama ini adalah relokasi pedagang kaki lima yang berada sekitar terminal tersebut.

Terbilang mengganggu aktifitas dari program terminal. Sedangkan lokasi penelitian penelitian terdahulu dengan peneliti sangat berbeda karena dua kota khusus ini memiliki jumlah masyarakat banyak dan disebut dengan jantungnya Kota bisnisnya Indonesia. Sedangkan tema permasalahan tentang pengelolaan terminal.

F. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Agar lebih sistematis dan memudahkan untuk memahami hasil penelitian ini, maka penulis perlu mendiskripsikan muatan yang terkandung dalam penelitian ini yaitu:

Bab I: Yaitu pendahuluan, pada bab ini terdiri atas enam sub bab antar lain: latar belakang masalah, Batasan Penelitian atau Identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab II: Yaitu kajian pembahasan, pada bab ini terdiri dari tiga sub bab, sub bab pertama yaitu pembahasan kajian Konseptual dalam kajian konsep penelitian membahas 3 konsep yakni (Konsep kebijakan publik namun yang dipakai adalah Implementasi kebijakan dan analisis kebijakan, konsep Konflik politik, Konsep Kewenangan), sub bab kedua Kajian Teoritik dan sub bab ketiga yakni hasil penelitian yang relevan.

Bab III : Yaitu metode penelitian pada bab ini terdiri dari enam sub bab yaitu pendekatan dan jenis penelitian, lokasi Penelitian, Instrumen Penelitian, Sumber data dan tahap – tahap penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan teknik keabsahan data.

Bab IV : Yaitu Hasil penelitian dan Pembahasan, terdiri dari dua Subab adalah subab pertama tentang gambaran umum Uptd Terminal Purabaya dan Mou Kerjasama. Dan Subab kedua tentang Pembahasan.

Bab V : Yaitu penutup yang terdiri dari kesimpulan yang ditutup dengan saran.

LAMPIRAN.