

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Sistem transportasi memiliki posisi peran yang paling penting baik di tingkat perkotaan maupun tingkat pedesaan, dengan ini maka muncullah suatu tuntutan untuk tetap menjaga sarana dan prasarana transportasi agar seluruh pergerakan yang dilakukan oleh elemen masyarakat tetap berjalan dengan aman dan nyaman, efisien, teratur, serta lancar dari segi waktu yang lebih cepat dan biaya yang lebih ringan. Dalam permasalahan ini yang menjadi suatu solusi adalah dengan memberikan suatu pelayanan yaitu berupa jalur transportasi via darat dengan memiliki tingkat efisiensi yang cukup tinggi dan yang paling menjadi simpulnya adalah karena dalam hal percepatan, biaya yang sangat terjangkau, serta dapat mengangkut dengan kuantitas yang banyak. Masalah utama yang perlu diperhatikan adalah pemberian pelayanan dalam transportasi umum, yang merupakan kewajiban dan tanggung jawab pemerintah karena berkaitan dengan kehidupan banyak orang. Penyediaan sarana dan prasarana dalam fasilitas transportasi harus terus dipenuhi untuk memastikan efektivitas dan efisiensi dalam menjalankan berbagai aktivitas sehari-hari oleh seluruh elemen masyarakat.

Permasalahan terkait sistem transportasi merupakan hal umum yang sering dihadapi dalam lingkup masyarakat. Ini melibatkan tidak hanya masalah fisik terkait sarana dan prasarana di jalan raya, tetapi juga masalah yang paling signifikan, yaitu pengaturan lalu lintas dalam sistem transportasi itu sendiri. Kelancaran lalu lintas memiliki dampak besar

terhadap kemudahan berlalu lintas di daerah tersebut. Pengembangan sistem transportasi yang signifikan diperlukan untuk mencapai ketenangan, keteraturan, dan kenyamanan dalam berlalu lintas, serta untuk mendukung kemajuan ekonomi di wilayah tersebut. Sistem transportasi merupakan bagian integral yang tidak dapat dipisahkan dari bidang perhubungan.

Kota Bandung, sebagai bagian dari provinsi Jawa Barat, memiliki luas wilayah mencapai 167,31 km² yang terdiri dari 30 kecamatan dan 151 kelurahan. Kota ini menempati peringkat ketiga sebagai salah satu kota besar dengan jumlah penduduk lebih dari 100.000 jiwa, dengan total populasi mencapai 2.394.873 orang. Dengan jumlah penduduk yang cukup tinggi, aktivitas pergerakan masyarakat, baik dalam perjalanan antar kota maupun provinsi, terus berlangsung setiap hari. Hal ini, tentu saja, berdampak pada mobilitas masyarakat dan menimbulkan kebutuhan tinggi terhadap transportasi umum, terutama transportasi darat yang menjadi pilihan utama oleh banyak warga.

Dalam konteks ini, Pemerintah Kota Bandung perlu memastikan penyediaan fasilitas transportasi jalan yang mendukung dengan baik untuk kebutuhan masyarakat. Salah satu langkah pelayanan publik yang penting adalah menyediakan terminal, baik untuk angkutan barang maupun angkutan penumpang, sebagai upaya untuk memfasilitasi kebutuhan transportasi masyarakat. Dinas Perhubungan, sebagai pelaksana otonomi daerah yang menangani berbagai pelayanan dalam sektor perhubungan, memiliki tanggung jawab utama untuk menjalankan semua urusan

pemerintah daerah berdasarkan prinsip otonomi. Selain itu, dinas ini juga memiliki tugas pembantu dalam bidang perhubungan sesuai dengan kewenangan dan kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah daerah. Sebagai penyelenggara dan pengelola transportasi, Dinas Perhubungan memainkan peran yang krusial dalam menjaga kelancaran sistem transportasi di Kota Bandung. Oleh karena itu, pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung perlu menyediakan layanan kepada masyarakat berupa terminal sebagai fasilitas pendukung untuk aktivitas transportasi darat di kota tersebut. Dalam konteks ini, Dinas Perhubungan bertanggung jawab sebagai perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dalam hal perhubungan. Visi Dinas Perhubungan Kota Bandung adalah "Terwujudnya sistem transportasi kota yang lebih baik untuk mendukung Kota Bandung sebagai kota yang unggul, nyaman, dan sejahtera." Sebagai bagian dari upaya mencapai visi tersebut, misi Dinas Perhubungan mencakup penciptaan kondisi lalu lintas yang aman, nyaman, tertib, dan terkendali, penyediaan sarana angkutan umum yang aman dan nyaman, penyediaan prasarana dan fasilitas perhubungan yang memadai, serta peningkatan profesionalisme aparat Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Karena itu, fungsi terminal harus diberikan prioritas utama dalam hal pemeliharaan sistem transportasi. Terminal adalah bagian dari sistem pendukung untuk perjalanan penumpang. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 4 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan perhubungan yang ditujukan dengan terminal adalah suatu pangkalan bermotor umum yang dimilitarisasikan untuk menaikkan dan menurunkan orang dan/atau

barang, serta perpindahan moda angkutan. Terminal berbagai fungsi yang sangat berpengaruh jikalau fungsi tersebut dikelola dengan baik. Beberapa fungsi terminal diantaranya merupakan tempat menaikan dan menurunkan penumpang, tempat pasar jasa angkutan, tempat pergantian moda angkutan, tempat pengendalian kelancaran angkutan, serta penggunaan kelancaran lalu lintas. Selain itu terminal juga merupakan bagaian untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan sektor retribusi. Dalam rangka meningkatkan efisiensi sistem transportasi dan Penggunaan fasilitas terminal di Bandung, kota ini memiliki 18 terminal. Berikut ini adalah daftar statistik terminal untuk Kota Bandung :

Tabel 1.1 Data Lokasi Terminal di Kota Bandung

No	Nama Terminal	Tipe	Lokasi	Instansi Pengelola
1.	Terminal Leuwipanjang	A	Jl. Soekarno Hatta	Kementerian Perhubungan Kota Bandung
2.	Terminal Cicaheum	A	Jl. A. Yani	Dishub Kota Bandung
3.	Terminal Non Bus Leuwipanjang	B	Jl. Soekarno Hatta	Dishub Kota Bandung
4.	Terminal Non Bus Cicaheum	B	Jl. A. Yani	Dishub Kota Bandung
5.	Terminal Non Bus Abdul Muis	B	Jl. Pungkur	Dishub Kota Bandung
6.	Sub Terminal Ledeng	B	Jl. Setiabudhi	Dishub Kota Bandung

Tabel dilanjutkan di halaman 5

Lanjutan halaman 4

7.	Sub Terminal Ciroyom	B	Jl. Ciroyom	Dishub Kota Bandung
8.	Sub Terminal ST.Hall	B	Jl. Suniaraja	Dishub Kota Bandung
9.	Sub Terminal Dago	B	Jl. Ir. H. Juanda	Dishub Kota Bandung
10.	Sub Terminal Ujungberung	B	Jl. Ujungberung	Dishub Kota Bandung
11.	Pangkalan I Tegalega	C	Jl. Otista	Dishub Kota Bandung
12.	Pangkalan II Sederhana	C	Pasar Sederhana	Dishub Kota Bandung
13.	Pangkalan III Sadang serang	C	Jl. Sadang Serang	Dishub Kota Bandung
14.	Pangkalan IV Elang	C	Jl. Elang	Dishub Kota Bandung
15.	Pangkalan V Buah Batu	C	Pasar Ciwastra	Dishub Kota Bandung
16.	Pangkalan VI Antapani	C	Pasar Cibatu	Dishub Kota Bandung
17.	Pangkalan VII Cibaduyut	C	Jl. Cibaduyut	Dishub Kota Bandung
18.	Pangkalan VIII Gedebage	C	Pasar Gedebage	Dishub Kota Bandung

Sumber : Hasil penelitian diolah peneliti (2024)

Berdasarkan data tabel tersebut bahwasanya kota Bandung memiliki 18 terminal, diantaranya terdapat 5 (Lima) terminal pusat, 5 (Lima) sub terminal, dan 8 (delapan) pangkalan terminal. Dan dari 18

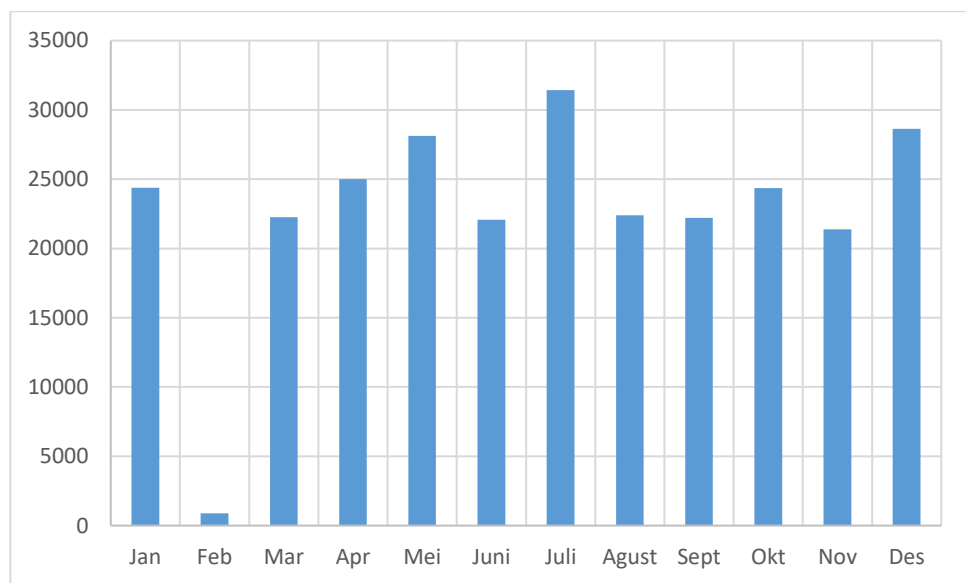
terminal tersebut memiliki tipe yang berbeda yaitu, 2 (dua) tipe A diantaranya, Terminal Leuwipanjang, Terminal Cicaheum, 8 (delapan) terminal tipe B diantaranya, Terminal Non Bus Leuwipanjang, Terminal Non Bus Cicaheum, Terminal Non Bus Abdul Muis, Sub Terminal Ledeng, Sub Terminal Ciroyom, Sub Terminal ST.Hall, Sub Terminal Dago, Sub Terminal Ujungberung, dan semua terminal dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung kecuali Terminal Leuwi Panjang yang dinaungi oleh Kementerian Perhubungan Kota Bandung.

Terminal Cicaheum, yang merupakan satu-satunya terminal tipe A yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, saat ini tergolong dalam kategori tipe A berdasarkan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 mengenai pembangunan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Terminal tipe A ini utamanya menyediakan layanan untuk Angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP), angkutan lalu lintas batas negara, Angkutan Kota Dalam Propinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota (Angkot), dan Angkutan Pedesaan (Angdes).

Berdasarkan data dan observasi awal yang dilakukan peneliti, tampak beberapa permasalahan terkait peran Dinas Perhubungan sebagai pengelola, pengawas, dan penertiban yang belum optimal. Hal ini terlihat dari kurangnya aksesibilitas yang diberikan oleh Terminal Cicaheum kepada penumpangnya. Tingkat pemanfaatan terminal terlihat rendah karena sebagian besar calon penumpang AKAP, AKDP, ANGDES, dan ANGKOT lebih memilih kendaraan pribadi dan berbasis online daripada angkutan umum. Mereka cenderung memilih lokasi pool, persimpangan

jalan, dan tepi jalan sebagai tempat kedatangan dan melanjutkan perjalanan, daripada menggunakan terminal. Hal ini diperkuat oleh data yang menunjukkan fluktuasi atau variasi jumlah penumpang di Terminal Cicaheum :

Gambar 1.1
Rekapitulasi Jumlah Penumpang yang diberangkatkan Pada
terminal Bis Cicaheum Tahun 2022



Sumber : UPTD Terminal Cicaheum, 2023 (diolah peneliti)

Berdasarkan data pada Gambar 1.1, dapat diamati bahwa jumlah penumpang yang berangkat dari Terminal Cicaheum selama tahun 2022 mengalami fluktuasi, menunjukkan variasi atau perubahan yang tidak stabil setiap bulannya. Pada bulan Maret hingga Mei, terjadi peningkatan jumlah penumpang, sementara pada bulan Juni terjadi penurunan. Bulan Juli mengalami kenaikan, sedangkan pada bulan September hingga Desember terjadi fluktuasi dengan naik turunnya jumlah penumpang. Penurunan jumlah penumpang di dalam terminal diatributkan kepada

kurangnya pengelolaan yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Selain itu, fluktuasi juga mengakibatkan pada keberadaan armada bis di Terminal Cicaheum. Hal ini disebabkan oleh jumlah bis yang melebihi permintaan dan kebutuhan masyarakat, menyebabkan sebagian besar bis mencari penumpang di luar terminal. Keadaan ini mengakibatkan pengurangan optimalisasi fungsi terminal dalam proses naik turun penumpang di dalamnya. Permasalahan ini juga berdampak pada fungsi terminal lain, seperti pendapatan terminal yang tidak selalu mencapai target, seperti yang terlihat dalam data berikut ini:

Tabel 1.2
Target dan Realisasi Retribusi Terminal Kota Bandung
Tahun 2019 – 2022

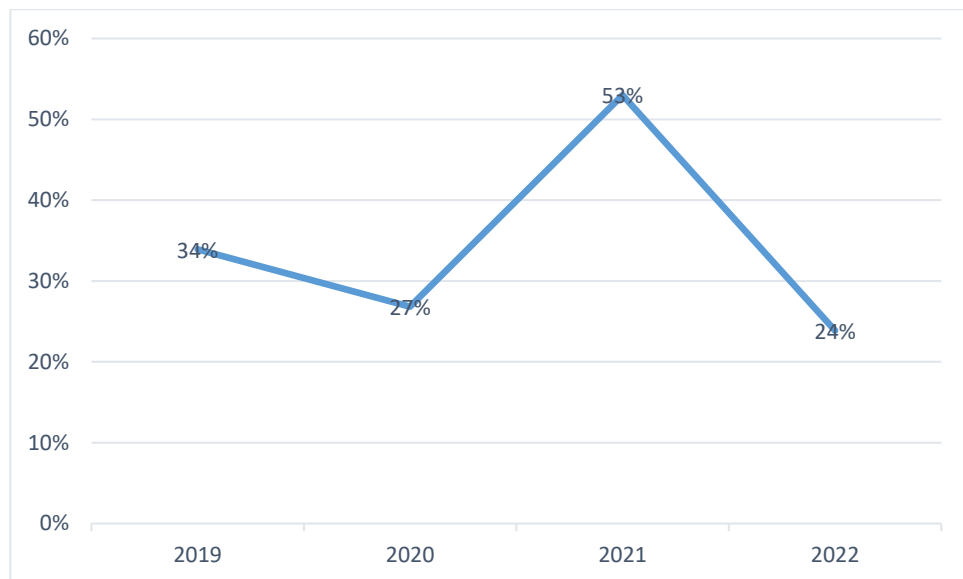
Tahun	Target	Realisasi
2019	7.474.896.000,00	2.534.037.500,00
2020	7.474.896.000,00	2.005.518.640,00
2021	698.779.000,00	461.952.500,00
2022	1.277.217.600,00	304.920.500,00

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2023 (diolah peneliti)

Dari data tabel di atas menunjukkan bahwa realisasi retribusi terminal di Kota Bandung selalu tidak mencapai target, dan selama kurun waktu 4 tahun terakhir mengalami fluktuasi dan penurunan yang signifikan, hal ini disebabkan karena pada tahun 2020 telah terjadi kasus

penularan COVID – 19, dan pada tahun 2021 kasus tersebut terus mengalami peningkatan sehingga realisasi yang didapatkan sangat mengalami penurunan. Sementara pada tahun 2022 target penerimaan retribusi kembali ditingkatkan karena kasus penularan COVID-19 sudah mulai menurun dan hal ini dapat berdampak positif pada aktivitas yang terjadi di terminal, akan tetapi pendapatan tersebut sangat jauh dari targetan hal ini disebabkan karena terdapat beberapa permasalahan yang berhubungan dengan jumlah penumpang yang dinaikan di terminal Cicaheum, yang mana semakin berkurangnya kuantitas kendaraan dan penumpang yang masuk kedalam terminal dan kurangnya pemanfaatan fungsi terminal sebagai menaikkan dan menurunkan penumpang, serta masih banyak pula para supir yang menaik turunkan penumpang dipersimpangan dan pinggir jalan dan hal tersebut seringkali tidak termonitoring oleh petugas dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, jika dalam bentuk presentase kenaikan dan penurunan retribusi terminal bisa dilihat pada gambar berikut :

Gambar 1.2
Presentase Capaian Retribusi Terminal Kota Bandung
Tahun 2019 – 2022



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2023 (diolah peneliti)

Beberapa hal tersebut dipengaruhi dari beberapa transportasi yang beroperasi, jikalau meningkat maka pendapatan pun akan meningkat pula, berikut data jumlah armada bis yang berada di terminal Cicaheum :

Tabel 1.3
Jumlah Armada Bis di Terminal Cicaheum

Jenis Bis	Jumlah Sesuai SK	Beroperasi	Tidak Beroperasi
AKDP	122	60	62
AKAP	280	107	173
Jumlah	402	167	235

Sumber : UPTD Terminal Cicaheum, 2023 (diolah peneliti)

Dilihat dari data tersebut, lebih banyak jumlah bis yang tidak beroperasi daripada yang beroperasi, hal ini dapat mempengaruhi retribusi terminal, jikalau bis yang beroperasi menurun maka pendapatan retribusi terminal juga akan menurun, hal ini disebabkan karena kurangnya penumpang yang berada pada terminal karena lebih memilih jenis angkutan umum yang berada di pinggir jalan, pool-pool bis, kendaraan berbasis online, serta menggunakan kendaraan pribadi.

Pengelolaan terminal Cicaheum dirasa belum optimal sampai sampai saat ini, karena dengan luas terminal yang dirasa tidak bisa menampung segala bentuk rangkaian kegiatan menaik ataupun menurunkan penumpang antar kota atau provinsi. Menurut Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995, panjang maksimum terminal tipe A angkutan darat di Pulau Jawa adalah 5 Ha, dan pada realita hanya 1 Ha untuk terminal Cicaheum yang termasuk tipe A.

Dari beberapa penjelasan di atas berdasarkan data serta latar belakang permasalahan, dilihat dari peran Dinas Perhubungan sebagai pengelola, pengawas, penertiban yang dirasa belum optimal maka peneliti tertarik untuk menindaklanjuti hal tersebut dalam bentuk penelitian yang berjudul : **“PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM OPTIMALISASI FUNGSI TERMINAL CICAHEUM KOTA BANDUNG ”**

1.2 Identifikasi Masalah

Pada pelaksanaan perannya Dinas Perhubungan Kota Bandung peneliti dapat mengidentifikasi permasalahan yang ada yaitu :

1. Tidak dilaksanakannya pemberian sanksi oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung mengenai ketidak patuhan membayar retribusi,
2. Tidak dilakukannya pemberian sanksi oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung terkait pengemudi bis atau pengemudi nonbis yang sering menaik/turunkan penumpang di luar terminal
3. Masih banyaknya penumpang yang tidak mau masuk terminal untuk melanjutkan perjalanannya
4. Kurang terawatnya terminal Cicaheum sehingga terdapat beberapa kerusakan pada sarana dan prasarana tertentu
5. Kurang memadainya fasilitas utama dan fasilitas penunjang
6. Tidak tertata rapih kios – kios yang berada pada lokasi terminal Cicaheum

1.3 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah ditemukan, maka peneliti merumuskan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana Peran Dinas Perhubungan sebagai *Regulatory Role* dalam optimalisasi fungsi terminal Cicaheum Kota Bandung ?
2. Bagaimana Peran Dinas Perhubungan sebagai *Enabling Role* dalam optimalisasi fungsi terminal Cicaheum Kota Bandung ?
3. Bagaimana Peran Dinas Perhubungan sebagai *Direct Provosion of Goods and Service* dalam optimalisasi fungsi terminal Cicaheum Kota Bandung ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka peneliti memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan peran Dinas Perhubungan sebagai *Regulatory Role* dalam optimalisasi fungsi terminal Cicaheum Kota Bandung
2. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan peran Dinas Perhubungan sebagai *Enabling Role* dalam optimalisasi fungsi terminal Cicaheum Kota Bandung
3. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan peran Dinas Perhubungan sebagai *Direct Provosion of Goods and Service* dalam optimalisasi fungsi terminal Cicaheum Kota Bandung

1.5 Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian yang telah dilaksanakan besar harapan bisa memberi nilai guna baik secara teoritis ataupun secara praktis, antara lain sebagai berikut :

1. Kegunaan Teoretis
 - a. Besar harapan penelitian ini bisa menjadi sumber referensi yang berguna bagi seluruh penelitian di bidang Administrasi Publik, terutama dalam konteks kebijakan publik.
 - b. Besar harapan penelitian ini bisa memberikan pemahaman dan pengetahuan yang bermanfaat bagi peneliti selanjutnya yang tertarik untuk mengkaji masalah yang sama, yakni permasalahan mengenai kebijakan publik

- c. Besar harapan penelitian ini dapat menjadi acuan bagi mahasiswa administrasi publik, khususnya mengenai hal konsep manajemen publik dan bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam optimalisasi fungsi terminal.
2. Kegunaan Praktis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat berfungsi sebagai masukan yang berguna bagi Pemerintah Daerah Kota Bandung dalam usahanya untuk meningkatkan beberapa cara untuk mengoptimalkan kembali pemanfaatan fungsi terminal sesuai dengan peran tersebut. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan mampu menguatkan pemahaman akan pentingnya pengelolaan fungsi terminal agar bisa memberikan hasil yang optimal.
 - b. Hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi landasan pertimbangan untuk melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap optimalisasi fungsi terminal , terutama yang berkaitan dengan konteks pelayanan publik yakni peran Dinas Perhubungan dalam berkaitan melaksanakan perannya. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan masukan berharga dalam menganalisis kendala-kendala yang mungkin muncul.

1.6 Kerangka Pemikiran

Kerangka berfikir merupakan suatu model konseptual tentang bagaimana suatu teori berhubungan dengan beberapa faktor yang mempengaruhi (Sugiyono, 2010) Kerangka pemikiran teoretis ada penelitian ini dengan melihat kajian penerapan manajemen publik yang sangat kompleks. Oleh

karena itu peneliti membahas kajian yang diambil melihat dari bingkai otonomi daerah yang mana sangat diharapkan mampu bisa mengatur, mengelola, mengawasi segala urusan pemerintahannya secara mandiri, seperti halnya sumber daya manusia, manajemen, organisasi, sarana dan prasarana, pelayanan publik, keuangan serta beberapa variabel yang lainnya. Khususnya pada pelayanan publik merupakan hal yang paling utama, yang mana peran organisasi sektor publik ini harus bisa mendengar, memenuhi, segala bentuk kebutuhan masyarakat yang dilaksanakan secara tertata dengan baik demi keberlanjutan yang lebih baik dalam bingkai administrasi publik.

Menurut Sondang P. Siagian (2014) :

“ Administrasi negara (administrasi publik) adalah satu kegiatan yang didalamnya memiliki suatu tujuan untuk memberikan service yang dilakukan secara efektif,efisien,dan seekonomis mungkin dan diberikan kepada seluruh warga negara yang memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan tersebut.

Administrasi publik tidak dapat dipisahkan dari pelayanan publik karena keduanya adalah dua sisi dari koin yang sama dalam tata kelola pemerintahan. Administrasi publik adalah landasan yang melibatkan perencanaan, organisasi, dan pelaksanaan berbagai kebijakan dan program pemerintah. Sementara itu, pelayanan publik adalah hasil konkret dari upaya administrasi publik, yang berarti memberikan layanan yang berkualitas kepada masyarakat. Administrasi publik berfungsi sebagai wadah untuk mengelola sumber daya, mengkoordinasikan berbagai organisasi sektor publik, dan memastikan efisiensi dan efektivitas dalam penyelenggaraan pelayanan publik. Evaluasi kinerja dan pengawasan juga

merupakan bagian penting dari administrasi publik untuk memastikan bahwa pelayanan publik memenuhi standar dan kebutuhan masyarakat. Oleh karena itu, hubungan erat antara administrasi publik dan pelayanan publik membentuk dasar untuk pemerintahan yang baik dan layanan yang memadai kepada warga negara.

Menurut Sinambela (2006) menjelaskan tentang pelayanan publik adalah :

“ Serangkaian kegiatan yang dilaksanakan untuk memenuhi semua kebutuhan masyarakat dengan memiliki tujuan untuk bisa meningkatkan tingkat kesejahteraan yang dialami oleh masyarakat. Dan pada hakikatnya dalam suatu negara pada pemerintah atau bisa disebut sebagai birokrat harus bisa memenuhi semua kebutuhan yang diinginkan oleh masyarakat. Yang dimaksud dengan kebutuhan disini bukan kebutuhan yang bersifat pribadi akan tetapi kebutuhan yang bersifat publik dan yang diharapkan oleh seluruh elemen masyarakat.”

Untuk melihat pelaksanaan pelayanan publik , maka sangat diperlukan memandang melalui definisi konseptual, definisi konseptual pada penelitian ini mengenai Peran Sektor Publik Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Cicaheum di Kota Bandung, sesuai dengan teori menurut Jones (1993) dalam Mashun (2018) mengenai peran organisasi sektor publik, meliputi 3 indikator :

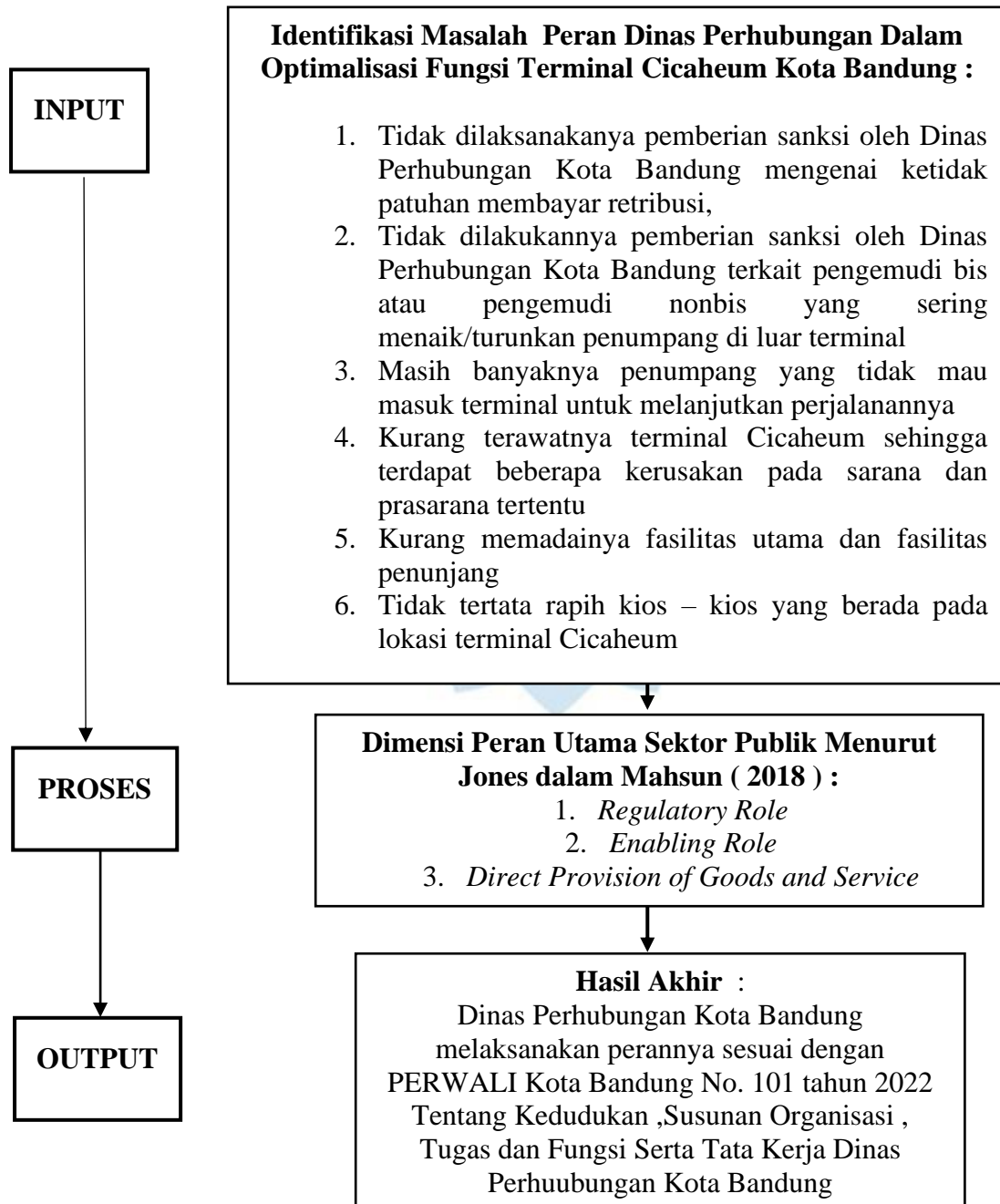
1. *Regulatory Role* (peran regulasi)
2. *Enabling Role* (peran pemberdayaan)
3. *Direct Provision of Goods and Service* (penyediaan langsung barang dan jasa)

Berdasarkan beberapa permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, penelitian ini menggunakan tiga indikator yang merujuk pada teori peran utama organisasi sektor publik menurut Jones (1993) dalam

Mashun (2018). Dengan pendekatan ini, peneliti berharap dapat memberikan solusi terhadap beberapa pertanyaan penelitian terkait upaya pengendalian, hambatan yang dihadapi, serta strategi untuk mengatasi hambatan yang telah diidentifikasi oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Dengan demikian, diharapkan hasil penelitian dapat mengungkap sejauh mana efektivitas upaya yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam mengelola sektor perhubungan selama ini. Kerangka berfikir penelitian ini disusun dalam bentuk bagan untuk mempermudah pemahaman pembaca, yang dapat dilihat pada ilustrasi berikut :



Gambar 1.3
Kerangka Berpikir



Sumber : Diolah Peneliti (2023)