

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sistem transportasi memiliki peran yang sangat penting sebagai penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan suatu wilayah, oleh karena itu sistem transportasi perlu dikembangkan dan dikelola secara baik dan tepat untuk menciptakan keamanan, kenyamanan serta ketertiban dalam berlalu lintas. Di dalam sistem transportasi, terdapat beberapa komponen penting, salah satunya adalah terminal yang menjadi titik sentral dalam sistem transportasi. Terminal merupakan tempat yang berfungsi sebagai pemberhentian sementara untuk transportasi umum, selain itu terminal juga dibutuhkan untuk membantu mobilitas masyarakat (Datunsolang, Rogi, & Kindangen, 2020).

Penelitian ini hendak mengetahui bagaimana peran politik informal dalam tata kelola transportasi dan dinamika yang ada di dalamnya, khususnya pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat. Permasalahan tata kelola transportasi merupakan salah satu permasalahan yang sering ditemui di kota besar, khususnya di Jakarta. Permasalahan yang hendak diteliti disebabkan oleh adanya ruang vakum dari pemerintah sehingga tata kelola transportasi kurang diperhatikan. Hal itulah yang menyebabkan menjamurnya terminal bayangan serta munculnya aktor informal sebagai kumpulan pelaku yang tidak diakui secara resmi oleh pemerintah dan seringkali perannya menggantikan aktor formal sebagai substitusi peran negara.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan telah dijelaskan bahwasannya terminal merupakan “Prasarana yang diperuntukkan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang dalam kendaraan bermotor umum, serta perpindahan moda angkutan”. Selain itu, bagi pengemudi bus, terminal merupakan tempat untuk beristirahat sejenak bagi kendaraan, kemudian juga dapat digunakan sebagai perawatan ringan maupun pengecekan mesin (Nursetyo, 2016).

Pada Kota Administratif yang menjadi salah satu kota terpadat penduduknya di provinsi DKI Jakarta, Jakarta Barat memiliki 2 (dua) titik terminal resmi yang dikelola oleh Pemerintah Daerah, di antaranya adalah Terminal Grogol dan Terminal Kalideres. Kedua terminal tersebut pada awalnya menjadi terminal yang banyak diminati oleh masyarakat. Namun, seiring berjalannya waktu, minat dari masyarakat untuk pergi ke terminal resmi yang diberikan oleh Pemerintah Daerah tersebut kian mengurang, hal ini disebabkan oleh munculnya fenomena menjamurnya terminal bayangan. Masyarakat yang pada awalnya terbatas pada opsi untuk membeli tiket di terminal resmi saja, kini menikmati kemudahan dengan munculnya terminal-terminal bayangan. Kehadiran opsi-opsi baru ini memberikan mereka lebih banyak pilihan dan mengunggah kebebasan dan fleksibilitas mereka dalam melakukan perjalanan. Hadirnya terminal bayangan juga dapat dikatakan menjadi substitusi dari terminal resmi. Terminal bayangan dianggap oleh masyarakat memiliki nilai tambah yang lebih, salah satunya dari segi aksesibilitas lebih mudah dijangkau oleh masyarakat karena lebih dekat dengan pemukiman. Selain itu, tarif yang

digunakan di terminal bayangan pun sama dengan tarif bus yang dikenakan di terminal resmi. Maka dari itu, para penumpang yang bertempat tinggal di sekitar terminal bayangan lebih memutuskan untuk menggunakan jasa yang diakomodasi oleh terminal bayangan karena untuk mendapatkan layanan dan fasilitas yang sama, mereka tidak perlu lagi menghabiskan tenaga dan waktu yang lebih untuk pergi ke terminal resmi (Iwan, 2018).

Terdapat beberapa alasan lain yang mendasari mengapa terminal resmi kurang diminati oleh masyarakat yang berdampak pada penurunan jumlah penumpang. Hal tersebut disebabkan oleh fasilitas yang kurang memadai salah satunya yakni ruang tunggu yang masih kurang bagi para penumpang dan akibatnya banyak penumpang yang terlantar di luar bangunan. Bangunan Terminal Kalideres juga tergolong sudah tua sehingga material bangunan yang ada di sana beberapa bagiannya telah rapuh (Prabowo & Kurniasih, 2018).

Adapun hal-hal yang membedakan antara terminal resmi dan terminal bayangan, diantaranya adalah pembangunan dan pengoperasian dari terminal itu sendiri. Terminal resmi dibangun dan dioperasikan oleh Pemerintah Daerah, memiliki penetapan lokasi terminal, serta memiliki fasilitas yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan yang sebagaimana yang telah tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, sedangkan terminal bayangan dibangun dan dioperasikan oleh pihak swasta atau perseorangan dengan bekerjasama kepada perusahaan-perusahaan bus.

Namun, di tengah-tengah kemudahan yang ditawarkan dari terminal bayangan, justru menimbulkan kontra sebab terminal bayangan dapat dikategorikan sebagai terminal ilegal. Mengapa demikian? Pertama, karena tidak ada dasar hukum khusus yang mengatur mengenai terminal bayangan, sedangkan terminal resmi telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta diatur juga dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Kedua, terminal bayangan pun berdiri tanpa adanya izin trayek dari Dinas Perhubungan. Ketiga, sejalan dengan Alfian Tamin selaku ketua paguyuban Terminal Kalideres pada (Hukum, 2022) yang mengatakan bahwa terminal bayangan dikategorikan sebagai terminal ilegal karena merugikan pihak pemerintah sebab terminal bayangan tidak ada retribusi yang disetorkan ke Pemerintah Daerah, berbeda dengan terminal resmi yang setiap bulan harus memberikan retribusi untuk masuk ke Pendapatan Asli Daerah.

Pro kontra munculnya Terminal Bayangan di Jakarta Barat tidak menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan jasa yang disediakan oleh Terminal Bayangan. Di Jakarta Barat, terdapat sembilan titik terminal bayangan yang berlokasi di Jalan Ringroad, Kapuk, Jembatan Gantung, Pesanggrahan, Pesing, Cengkareng, Kebon Besar, Pesakih dan Teluk Gong. Dikutip dari detiknews.com (2022), Alif Tamin selaku ketua Paguyuban Terminal Kalideres juga berpendapat bahwa dirinya miris melihat keadaan terminal bayangan yang semakin menjamur di wilayah Jakarta Barat. Menjamurnya terminal bayangan ini mengindikasikan bahwa terdapat lemahnya manajemen pengendalian oleh aktor

formal di dalamnya. Selain itu, berdampak terhadap rendahnya minat penumpang di dua titik terminal resmi yang ada di Jakarta Barat. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya perpindahan penumpang dari terminal resmi seperti Grogol maupun Kalideres ke terminal-terminal bayangan, salah satunya Terminal Jembatan Gantung yang memiliki kelebihan dibandingkan terminal bayangan yang lain.

Terminal Bayangan Jembatan Gantung terletak di Jalan Daan Mogot, Jakarta Barat. Terminal Bayangan Jembatan Gantung lebih diminati oleh para konsumen dibandingkan terminal lain karena terletak di lokasi yang sangat strategis. Selain itu, Terminal Bayangan Jembatan Gantung juga memiliki lahan yang cukup luas untuk menampung banyak penumpang. Banyaknya peminat yang memilih untuk menggunakan jasa di Terminal Bayangan Jembatan Gantung ternyata menimbulkan masalah baru sebab terminal bayangan tersebut menggunakan sistem sistem 'jemput bola'. Pada konteks ini, Terminal Bayangan menggunakan ruas jalan yang tersedia untuk umum sebagai tempat menaik turunkan penumpang yang dianggap strategis tanpa memikirkan lalu lintas yang ada. Akibatnya, muncul gejolak sosial dan kemacetan lalu lintas yang merugikan masyarakat sekitar (Wulandari, 2022). Tentunya, permasalahan tersebut tidak sesuai dengan beberapa regulasi atau aturan yang mengatur mengenai terminal seperti yang ada di UU No. 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni "Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek".

Pada konsideran Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 8 Tahun 2007 mengenai Ketertiban Umum, menimbang bahwasannya “Penyelenggaraan ketentraman dan ketertiban umum masyarakat menjadi urusan wajib pemerintah daerah provinsi yang dalam pelaksanaannya harus dijalankan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan serta Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selaku pihak dari aktor formal bertugas sebagai pengembangan, pembinaan, pemantauan. Tak hanya itu, aktor-aktor formal tersebut juga bertugas untuk mengendalikan lalu lintas serta angkutan jalan guna menciptakan arus barang dan jasa yang lancar serta mengatur dan menertibkan terminal-terminal yang ada agar lalu lintas dan moda transportasi berjalan secara kondusif. Selaras dengan tugasnya, Dinas Perhubungan juga diperlukan untuk mengatur dan menata sistem transportasi guna mewujudkan sarana yang memadai (Rizky, 2020).

Adanya kebijakan yang mengatur mengenai terminal dan ketertiban umum merupakan sebuah titik temu antara kepentingan pemerintah dan masyarakat dalam memperoleh kenyamanan dan ketertiban dalam tata kelola transportasi. Kebijakan tersebut dibuat oleh pemerintah guna mengatasi permasalahan tata kelola transportasi yang sering ditemukan di Jakarta. Penataan yang dilakukan juga tak hanya melibatkan satu dimensi saja, tetapi beberapa dimensi yang saling berhubungan seperti prasarana umum, tata ruang, dan lain-lain. Permasalahan yang kompleks juga menyebabkan kompleksitas pembuatan kebijakan, di mana Dinas Perhubungan selaku pihak pemerintah belum memiliki strategi dan langkah penanganan yang dapat menangani

permasalahan secara bertahap, sistematis, dan tuntas. Untuk menjalankan tugas dan fungsinya dalam mengelola sistem transportasi, aktor formal seperti Dinas Perhubungan maupun Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan memiliki keterbatasan dalam melakukan pengaturan dan penataan, kekosongan dalam penanganan formal dari pihak formal (pemerintah) pun pada akhirnya menciptakan sebuah ruang vakum yang kemudian diisi oleh aktor non pemerintah (aktor informal). Aktor informal tersebut muncul sebagai pelaku yang tak terorganisir dan tidak juga diakui secara resmi oleh pemerintah, namun mereka ternyata memiliki peran signifikan dalam menjaga kelancaran operasional terminal. Akibatnya, sering terdapat perbedaan kepentingan yang terjadi antar aktor formal dan informal.

Penelitian ini didasari oleh referensi penulis terhadap beberapa penelitian sejenis. Pertama, penelitian oleh Tlonae (2021) mengenai “Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Kupang dalam Menertibkan Terminal Bayangan di Perempatan Jalur 40 Sikumana Kota Kupang”, dan penelitian oleh Rizky (2020) mengenai “Peranan Dinas Perhubungan dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Anten Kabupaten Pandeglang”. Penelitian tersebut mengambil sudut pandang peranan Dinas Perhubungan sebagai aktor formal dalam menertibkan dan mengoptimalkan terminal.

Namun, dibandingkan dengan kedua penelitian tersebut, penulis mengambil sudut pandang *informal politics* dalam tata kelola transportasi, khususnya terminal bayangan. Kedua penelitian tersebut memotret aktor formal, kemudian menjadi menarik untuk dilakukan karena dalam implementasi kebijakan publik, politik, dan tata kelola pemerintahan, aktor

informal (aktor non pemerintah) juga memiliki peran yang berpotensi untuk mengelola sumber daya secara berkelanjutan. Sebab, kecenderungan yang terjadi yakni aktor informal dapat menjalankan peran dan memiliki kesempatan dalam proses tata kelola.

Dalam konteks informal politik, bekerjanya politik informal dalam tata kelola transportasi menjadi subjek penelitian yang menarik. Oleh karena itu, penelitian ini akan memfokuskan pada peran dan dinamika yang terjadi dengan melibatkan aktor-aktor dalam tata kelola transportasi, khususnya di Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat. Berdasarkan hal yang telah diamati peneliti di lapangan, terdapat beberapa aktor informal yang terlibat di dalam pengelolaan Terminal Bayangan Jembatan Gantung, di antaranya pemilik terminal bayangan itu sendiri, pedagang yang berjualan di sekitar terminal bayangan, tukang parkir yang membantu mengelola kendaraan yang keluar masuk di dalam terminal bayangan, Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana politik informal berperan dalam tata kelola transportasi dan dinamika yang terjadi di Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, penulis mengambil rumusan masalah yakni “Bagaimanakah peran dan dinamika politik informal Terminal Bayangan Jembatan Gantung dalam tata kelola transportasi?”

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan karya ilmiah ini berdasarkan kepada rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, yakni:

1. Meneliti, mengetahui, dan menganalisis bagaimana politik informal berperan di dalam tata kelola transportasi Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat.
2. Meneliti, mengetahui, dan menganalisis bagaimana dinamika yang ada di dalam tata kelola transportasi Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Memberikan manfaat bagi pembaca mengenai tata kelola transportasi terminal bayangan, khususnya mengenai peran dari aktor informal dan dinamika yang terjadi di lapangan.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Membantu mengembangkan pemikiran peneliti sehingga dapat mengetahui kemampuannya dalam menerapkan ilmu pemerintahan dan ilmu politik yang diperoleh.
2. Dapat bermanfaat bagi *stakeholder* terkait, mulai dari masyarakat hingga pemerintah Jakarta Barat dalam rangka tata kelola transportasi.
3. Dapat dijadikan dasar penelitian lanjutan berkenaan dengan objek studi tata kelola transportasi yang lebih komprehensif substansinya dan lebih luas cakupannya.

1.5 Penelitian Terdahulu

Penulis menemukan beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti oleh penulis. Pertama, penelitian yang dilakukan dengan tujuan menganalisis implementasi kebijakan terminal penumpang di Kota Dumai. Riset dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa dalam penerapan kebijakannya, operasional terminal yang ada di Dumai sudah sesuai dengan regulasi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni yang tercantum di UU No. 22 Tahun 2009 serta Keputusan Menhub No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan (S & Sahuri, 2013).

Kedua, penelitian yang menekankan bahwa terdapat elemen-elemen yang ada di dalam penyelenggaraan pemerintahan menjadikan pendekatan tersebut dipakai oleh beberapa pemda dalam mengimplementasikan kebijakan agar mendapatkan hasil yang terbaik. Penelitian ini juga memakai pendekatan *collaborative governance* pada kebijakan mengenai pemindahan pusat pemerintahan yang berhenti di tengah jalan. Penelitian ini berfokus pada analisis kritis yang menunjukkan bahwa para aktor yang akhirnya berkonsensus (*policy communities*) terhadap tujuan bersama, nyatanya memiliki motif tersembunyi (*self-interest*) masing-masing (Mukhlis, 2017). Terdapat perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Mukhlis dengan penelitian yang hendak dilaksanakan penulis, yaitu fokus penelitian dan objek penelitian. Penelitian Mukhlis berfokus kepada analisis kritis menggunakan pendekatan *collaborative governance* pada aktor formal dan informal, sedangkan penulis hanya berfokus pada peran politik informal dan dinamika yang ada. Objek yang diteliti pun berbeda, Mukhlis meneliti tentang Pemindahan Pusat Pemerintahan Provinsi Lampung, sedangkan penulis pada terminal bayangan.

Ketiga, penelitian yang membahas mengenai sebab utama terjadinya konflik penutupan Terminal Bayangan karena lokasinya sangat strategis dengan kedekatan pemukiman. Di sisi pemerintah, terminal bayangan Jatibening dinilai menyalahi aturan yang ada. Akhirnya, kompromi pun dilakukan sebagai jalan tengah dalam menyelesaikan konflik keberadaan terminal tersebut (Lovea, 2018). Terdapat perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Nicea Regalia Lovea dengan penelitian yang hendak dilaksanakan penulis, yaitu fokus penelitian. Penelitian Nicea Regalia Lovea berfokus kepada konflik keberadaan terminal bayangan, sedangkan penulis berfokus pada aktor informal yang ada di dalam terminal bayangan.

Keempat, penelitian mengenai Subak Babakan Bayu yang menjadi organisasi petani tradisional sebagai pemelihara irigasi sawah secara mandiri dan didukung oleh berbagai sarana dan prasarana. Penelitian ini lebih menekankan mengenai kelembagaan organisasi yang ada di Subak Babakan Bayu dengan metode etnografi. Penelitian ini menunjukkan bahwa sistem kelembagaan di sana mengalami beberapa perkembangan yakni pada masa komunitas Subak dalam kumpulan petani, memiliki dampak nilai, subak dalam ruang industri serta reorganisasi subak (Putri S, 2019).

Kelima, penelitian yang dilakukan dengan menggunakan literatur serta survei lokasi. Penelitian ini menunjukkan bahwa masyarakat sangat membutuhkan sarana dan prasarana yang tertata dengan baik oleh pemerintah. Terminal bayangan Pasar Rebo dinilai menjadikan wilayah sekitarnya menjadi ramai (Noufal, 2020). Terdapat perbedaan penelitian yang dilaksanakan oleh Noufal dan penelitian yang hendak dilaksanakan penulis, yaitu fokus penelitian.

Penelitian Noufal berfokus kepada Pengaruh keberadaan terminal bayangan, sedangkan penulis berfokus pada aktor informal yang ada di dalam terminal bayangan.

Keenam, penelitian yang dilakukan dengan hasil riset yang menunjukkan peran Dinas Perhubungan sebagai pihak dari pemerintah pada optimalisasi fungsi dari Terminal Anten yang berlokasi di Kabupaten Pandeglang terbukti belum berjalan secara optimal, status tipe Terminal Anten yang masih tidak jelas pun menjadi faktor penghambat Dishub Kabupaten Pandeglang dalam optimalisasi terminal terdapat klaim kewenangan dalam pengelolaan terminal (Rizky, 2020). Terdapat perbedaan penelitian yang dilaksanakan oleh Rizky dan penelitian yang hendak dilaksanakan oleh penulis, yaitu fokus penelitian. Penelitian Rizky berfokus kepada peran Dinas Perhubungan sebagai aktor formal, sedangkan penulis berfokus pada aktor informal.

Ketujuh, penelitian yang menunjukkan bahwa pengawasan Dinas Perhubungan Kota Kupang dalam menertibkan terminal bayangan di Perempatan Jalur 40 Sikumana Kota Kupang belum maksimal, hal ini terlihat dengan belum tercapainya harapan dari Dinas Perhubungan dan juga masyarakat karena angkutan umum trayek terminal Bello enggan memasuki terminal sehingga lebih memilih untuk menaikturunkan penumpang di terminal bayangan yang berada pada perempatan jalur 40 Sikumana, alokasi sumber dayanya juga masih terbatas karena kurang kesadaran petugas dalam melaksanakan tanggung jawabnya di lapangan sehingga pengawasan yang dilakukan tidak maksimal. Pelaksanaan monitoring telah sesuai berdasarkan prosedur yang berlaku, namun masih ada banyak sopir tembak dan kurang

pemahaman dari pengemudi angkutan umum mengenai aturan lalu lintas, mereka lebih mementingkan mengejar uang setoran (Tlonaen, 2021). Terdapat perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Tlonaen dengan penelitian yang hendak dilaksanakan oleh penulis, yaitu fokus penelitian. Penelitian Tlonaen berfokus kepada peran dinas perhubungan, sedangkan penulis berfokus pada peran politik informal dalam tata kelola transportasi dan dinamika yang terjadi pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat.

1.6 Landasan Teori

1.6.1 Konsep Policy Communities

Rhodes (2016, p. 2) merupakan pendukung terkemuka mengenai jejaring kebijakan, ia mengidentifikasi kelompok-kelompok yang ada dalam jaringan dan menentukan bagaimana mereka berinteraksi dengan jaringan ini. Dalam menganalisis pemerintah Inggris, ia menggunakan istilah jejaring kebijakan atau yang biasa disebut dengan '*policy communities*' dengan mengacu kepada rangkaian hubungan institusional formal dan informal antara pemerintah dengan aktor lainnya berdasarkan keputusan bersama pada pembuatan serta implementasi kebijakan guna memastikan bahwa kebijakan tersebut telah diterapkan.

Jejaring kebijakan merupakan kumpulan dari kelompok maupun lembaga terorganisir yang berfungsi dalam mencari alternatif ataupun mempengaruhi kebijakan publik dibidang tertentu. Lembaga-lembaga ini mempunyai sifat yang ketergantungan. Munculnya kebijakan pun disebabkan oleh adanya tawar menawar antar jaringan. Menurut

(Tarigan,2002:28) berkembangnya *policy communities* adalah hasil dari pemikiran-pemikiran yang ada dahulu terutama pemikiran mengenai teori “pluralisme” dan “korporatisme”.

Policy communities lebih dikenal sebagai cara pandang alternatif yang dapat merefleksikan dinamika kebijakan publik yang semakin lama semakin rumit dibandingkan sebagai pengganti dari perspektif sebelumnya. *Policy communities* juga memiliki peran vital terhadap pengawalan dinamika kebijakan yang ada. *Policy communities* biasanya memiliki ciri mempunyai keanggotaan yang terbatas dengan latar belakang kepentingan (Mukhlis, 2017).

Policy communities ialah salah satu dari lima jejaring kebijakan, yakni 1) *policy community*; 2) *professional network*; 3) *intergovernmental network*; 4) *producer network*; dan 5) *issue network* (Rhodes, dalam Hudson dan Lowe, 2009:154). Adapun ciri khas *policy community* adalah sebagai berikut.

Tabel 1. 1 Ciri Khas Policy Community menurut Rhodes (2009:154)

Dimensi	<i>Policy Community</i>
Keanggotaan a) <i>Participants</i>	Jumlahnya sangat terbatas, beberapa kelompok secara sadar dikecualikan
b) Jenis kepentingan	Kepentingan ekonomi dan/atau profesional yang mendominasi
Integrasi a) Frekuensi interaksi	Sering, interaksi kelompok yang tinggi yang berkaitan dengan masalah kebijakan

b)Keberlanjutan	Keanggotaan, nilai-nilai dan hasil bertahan terus menerus
c)Konsensus	Semua peserta berbagi nilai-nilai dasar dan menerima legitimasi hasilnya
Sumber daya	Semua peserta memiliki sumber daya; hubungan
a)Distribusi sumber daya – di dalam jejaring	dasar dan hubungan pertukaran
b)Distribusi sumber daya – di dalam anggota partisipan	Hierarkis; pemimpin dapat membebaskan anggota
Kekuatan	Ada keseimbangan kekuatan di antara anggota. Meskipun satu kelompok dapat mendominasi, itu harus menjadi <i>positive sum game</i> jika komunitas ada

Sumber : Marsh and Rhodes (1992:251)

Konsep *policy communities* merujuk kepada komunitas yang melibatkan kelompok-kelompok organisasi yang bekerjasama dan kemudian menghasilkan solusi bagi permasalahan bersama. Konsep ini sering memfasilitasi konsultasi antar aktor formal dan informal antara kelompok-kelompok tersebut. *Policy communities* dalam kebijakan dan tata kelola transportasi mengartikan bahwa terjadinya serangkaian hubungan antar pihak formal dan informal antara pemerintah dengan aktor lain. Dengan demikian, *policy communities* digunakan sebagai pendekatan dalam analisis implementasi kebijakan dan tata kelola transportasi, di mana

pendekatan ini lebih menekankan pentingnya pengaruh dan kekuatan kelompok-kelompok politik informal di Terminal Bayangan Jembatan Gantung.

1.6.2 Politik Informal dalam Sistem Transportasi

Politik informal atau sektor informal merupakan sebuah praktik dan hubungan yang berada di luar lembaga dan proses politik formal. Hal ini sejalan dengan yang dikatakan Jean Breman dalam Manning dan Effendi (1979) menjelaskan bahwa sektor informal merupakan bagian dari angkatan kerja yang tidak terorganisir. Artinya, mereka tidak diakui oleh pemerintah sebagai sektor formal.

Politik informal membuka jendela ke dalam politik tersembunyi yang berada pada keseharian masyarakat, hal ini menunjukkan bahwa dalam kajian kebijakan, politik, dan tata kelola pemerintahan, politik informal menjadi penting karena mengakui bahwa dalam realitas politik, semuanya tidak terbatas hanya pada proses resmi dan institusi formal saja. Politik informal memainkan peran kritis dalam mendefinisikan dinamika kekuasaan, mereka memberikan gambaran mengenai siapa yang benar-benar berpengaruh dan bagaimana sebuah kebijakan maupun tata kelola dijalankan menggunakan kekuasaan informal di luar pandangan umum. Selain itu, politik informal juga memberikan wawasan tentang kemanakah kebijakan diarahkan dan diimplementasikan karena kebijakan seringkali dipengaruhi oleh kelompok non-pemerintah. (Ayres, 2016)

Sarah Ayres (2016) dalam artikelnya *“Assessing the impact of informal governance on political innovation”*, menyebut bahwa politik

informal dapat membentuk inovasi politik secara positif maupun negatif. Di satu sisi, politik informal dapat membantu aktor formal dalam menyelesaikan permasalahan politik dan kebijakan yang tidak dapat dengan mudah diselesaikan oleh lembaga-lembaga pemerintah, sehingga munculnya aktor-aktor informal terkadang menghasilkan pengambilan keputusan yang lebih efektif. Namun, di sisi lain, politik informal dapat melemahkan transparansi, akuntabilitas serta legitimasi dengan melemahkan struktur administrasi politik formal.

Formal dan informal dalam politik dan tata kelola pemerintahan dapat saling melengkapi, mendukung, menghalangi, atau bahkan melumpuhkan satu sama lain. Tantangan utamanya yakni harus dapat membedakan mana yang bersifat informal atau hanya bagian dari proses birokrasi administrasi (Ayres, 2016).

Dalam kasus tata kelola transportasi, penulis mengacu pada kerangka kerja yang diadopsi oleh Van Tatenhove, Mak, dan Liefferink (2006) yang mendefinisikan mengenai (i) definisi kerja tata kelola informal, (ii) motif strategis di balik praktik informal, dan (iii) arena di mana politik informal berada dan bekerja. Peran politik informal dalam sistem transportasi dapat mencakup kegiatan-kegiatan seperti pengaturan rute angkutan oleh kelompok swasta, bentuk kerja sama yang dilakukan di luar pengawasan resmi pemerintah, serta pengelolaan transportasi oleh individu maupun komunitas lokal. Sistem transportasi merupakan salah satu sistem yang rentan dimasuki oleh aktor informal, bisa jadi karena inefisiensinya birokratis dan kebutuhan publik yang tidak terpenuhi sehingga seringkali

mereka lebih responsif terhadap kebutuhan lokal untuk menyediakan layanan yang lebih cepat dan fleksibel (Meagher, 2010)

Pertama, menurut Van Tatenhove, Mak, dan Liefferink (2006, 14) tata kelola informal merupakan adanya interaksi sehari-hari dari aktor non-pemerintah yang tidak terkondifikasi mengenai isu kebijakan. Kemudian, baik penetapan agenda, pengambilan keputusan dan implementasi yang ada di dalamnya tidak disusun berdasarkan lembaga formal. Hal itu tentunya menimbulkan adanya dinamika yang terjadi di dalam politik informal. Kedua, motif strategis di balik praktik informal. Praktik-praktik informal bisa bersifat kebetulan, pragmatis, disengaja, ataupun didorong oleh kepentingan. Van Tatenhove dkk menunjukkan bahwa interaksi spesifik antara lembaga formal dan informal bergantung kepada tujuan strategis dari para aktor yang terlibat. Ketiga, arena politik informal berada dan bekerja. Arena ini memberi penjelasan mengenai siapa yang berada di panggung depan dan belakang. Panggung depan berupa tempat dimana aktor negara, pasar, dan masyarakat berada dalam aturan formal yang telah dikodifikasi. Sedangkan panggung belakang berkaitan dengan perubahan aturan yang berkembang di lapangan yang disebabkan munculnya politik informal dan interaksinya dengan aktor negara.

1.6.3 Dinamika Aktor Informal

Dalam sebuah kebijakan, tentunya terdapat aktor-aktor maupun kelompok yang terlibat terhadap kebijakan tersebut. Aktor-aktor yang ada merupakan penentu dari isi dalam proses pembuatan kebijakan dan tata kelola serta implementasinya. Umumnya, para aktor yang terlibat pada

proses kebijakan dan tata kelola merupakan hal yang menentukan bagaimana pola serta distribusi kebijakan dan tata kelola dengan berinteraksi satu sama lain. Interaksi yang dimaksud dapat berupa kerjasama, pertikaian, atau pertentangan.

Pergeseran *government* menjadi *governance* saat ini, membuat negara ditempatkan hanya sebagai regulator dan administrator. Dalam *governance*, pemerintah bukanlah aktor tunggal melainkan suatu aktor dalam *governance* serta tidak melulu menjadi aktor yang paling menentukan. UNDP (*United Nations Development Program*) menyatakan bahwa *governance* merupakan sebuah bentuk pelaksanaan dalam pengelolaan masalah yang dihadapi oleh suatu negara pada kewenangan politik, ekonomi, dan administrasi dengan melibatkan seluruh sektor, tak terkecuali masyarakat sipil, begitu pula dalam pengimplementasian kebijakan publik.

Seperti yang kita tahu, pemerintah memiliki keterbatasan dalam mengelola suatu negara. Oleh karena itu, penelitian ini akan menganalisis bahwa pada tata kelola pemerintahan khususnya transportasi, terdapat banyak sekali tempat yang lowong pemerintah yang kemudian dimasuki oleh aktor-aktor informal yang secara tidak langsung ikut dan terlibat di dalam pengelolaan transportasi. Keterlibatan aktor informal atau aktor non negara juga berperan penting dalam dalam mengelola suatu negara untuk menggapai seluruh tujuan berdasarkan harapan dan kepentingan masing-masing aktor. Sebab, seperti yang kita ketahui bahwa aktor tidak akan dapat

menggapai tujuannya tanpa menggunakan sumber daya yang dimiliki oleh aktor-aktor lain.

Charles E. Lindblom (1959) memberikan kontribusi besar dalam memahami dinamika kebijakan dengan teorinya yang dikenal dengan sebutan “muddling through”. Menurut Anderson, Lindblom, serta beberapa ilmuwan lain (dalam Winarno, 2014:126), aktor-aktor dalam kebijakan dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu aktor formal dan aktor informal. Aktor formal yang dimaksud yakni aktor yang terdiri dari badan-badan administrasi pemerintah di antaranya adalah badan eksekutif, legislatif, dan juga badan yudikatif. Sedangkan aktor informal yang dimaksud terdiri atas :

1. Kelompok-kelompok kepentingan seperti kelompok swasta atau perusahaan dan kelompok buruh
2. Warga negara individu
3. Media atau partai politik

Untuk memahami teori tersebut, perlu dipahami sebelumnya bahwa dalam aktor-aktor yang terlibat, terdapat beberapa hal yang bersinggungan (Lindblom dalam Winarno, 2014:93) yakni :

- a. Sifat semua aktor yang terlibat (*participants*)

Variabel ini digunakan untuk mengidentifikasi seluruh aktor yang terlibat di dalam kebijakan dan tata kelola transportasi terminal, termasuk aktor formal dan aktor informal yang ada di lapangan. Selain itu, elemen ini juga digunakan untuk menggambarkan karakteristik dan

sifat dari masing-masing aktor, termasuk kepentingan dan nilai yang mereka perjuangkan.

b. Bagian atau peran apa yang mereka lakukan

Variable ini digunakan untuk meninjau peran dan kontribusi dari masing-masing aktor, serta mengidentifikasi bagian-bagian maupun fungsi khusus yang mereka lakukan, baik dari segi formal maupun informal.

c. Wewenang atau bentuk kekuasaan yang mereka miliki

Variabel ini digunakan untuk mengevaluasi tingkat wewenang dan kekuasaan yang dimiliki oleh aktor informal dalam konteks tata kelola transportasi serta digunakan untuk meninjau faktor-faktor yang memberikan kekuatan atau membatasi wewenang para aktor yang berkaitan khususnya aktor informal, baik dari segi hukum maupun dari legitimasi yang mereka miliki.

d. Bagaimana mereka saling berhubungan dan saling mengawasi

Variable ini digunakan untuk menganalisis hubungan antar aktor dan untuk meninjau apakah terdapat mekanisme resmi atau informal para aktor untuk saling berhubungan dan saling mengawasi antar-aktor, seperti pertemuan resmi, dialog terbuka, maupun interaksi informal.

Penelitian ini berfokus pada peran dari adanya politik informal dalam tata kelola transportasi, terutama pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung dan menganalisa mengenai dinamika yang terjadi di dalamnya. Politik informal ini berupa aktor swasta dan juga masyarakat. Sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh *World Bank*, bahwasanya legitimasi

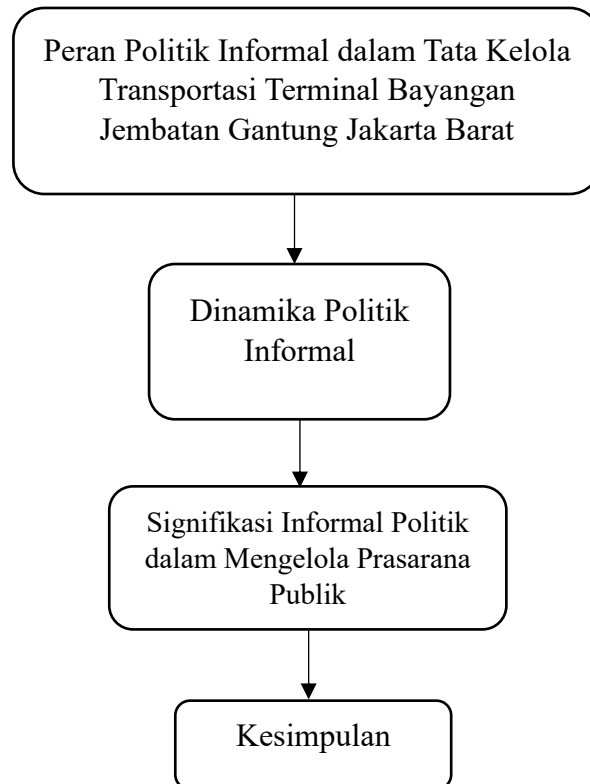
politik dan konsensus dalam tata kelola dibangun juga melibatkan aktor yang bukan dari pihak pemerintah (non-negara) atau aktor informal yang seluas-luasnya sebab keterlibatan negara merupakan sesuatu hal yang terbatas.

1.7 Kerangka Berpikir

Dalam konteks tata kelola transportasi di Jakarta Barat, fenomena menjamurnya terminal bayangan yang disebabkan oleh adanya ruang vakum dari pemerintah dalam layanan transportasi. Terminal bayangan merupakan terminal yang ilegal karena tidak dikelola oleh pemerintah daerah. Namun, dibalik keilegalannya, terminal bayangan dapat bertahan selama bertahun – tahun karena adanya koordinasi panggung belakang yang dilakukan oleh aktor informal dan pemerintah setempat. Dibalik itu semua, aktor informal dianggap sebagai substitusi peran negara dalam menyediakan layanan transportasi. Hal tersebut terbukti karena banyak sekali masyarakat yang beralih untuk membeli tiket di terminal bayangan karena akses yang mudah dan dekat dengan pemukiman serta harga tiket bus dan layanan yang diberikan setara dengan terminal resmi.

Mengacu pada masalah tersebut dengan munculnya aktor informal pada layanan transportasi, peneliti ingin mengkaji bagaimana politik informal berperan dalam tata kelola transportasi, khususnya pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat dan bagaimana dinamika yang terjadi di terminal bayangan tersebut. Untuk mempermudah pemahaman, peneliti menggambarkan kerangka berpikir seperti dibawah ini :

Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir



Sesuai dengan kerangka berpikir diatas, peneliti akan menganalisis mengenai peran politik informal dalam Terminal Bayangan Jembatan Gantung dan dinamika yang ada didalamnya. Peneliti menggunakan acuan penelitian yang dilakukan Lindbloom dalam Winarno (2014:93). Lindbloom dalam Winarno (2014:93) menyebutkan bahwa dalam menganalisis dinamika aktor, terdapat beberapa hal yang bersinggungan, yakni sifat semua orang yang terlibat (*participants*), bagian atau peran yang mereka lakukan, bentuk kekuasaan yang dimiliki, dan bagaimana mereka saling terhubung. Oleh karena itu, peneliti menggunakan acuan penelitian tersebut untuk menganalisis peran dan dinamika politik informal dalam tata kelola transportasi Terminal Bayangan Jembatan Gantung.

1.8 Metode Penelitian

1.7.1 Desain Penelitian

(Suryabrata, 2013) mendefinisikan penelitian sebagai sebuah proses maupun sebuah langkah-langkah yang dilakukan secara terurut atau sistematis dengan tujuan mendapatkan pemecahan masalah maupun jawaban terhadap beberapa pertanyaan yang diajukan. Penelitian diharapkan dapat memecahkan sebuah permasalahan penelitian dengan cara atau langkah yang serasi dan saling mendukung.

Penelitian ini dilakukan oleh peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Pada umumnya, pendekatan kualitatif cenderung memahami suatu konstruksi yang berhubungan dengan aktivitas manusia sehari-hari. Proses penelitian kualitatif berkembang menyesuaikan situasi dalam merespons kenyataan-kenyataan hidup yang ditemui di lapangan. Sejalan dengan pernyataan (Creswell, 2008), dalam penelitian ini masing-masing informan diwawancarai untuk mengetahui jawaban rumusan masalah peneliti yakni mengenai dinamika dan peran politik informal dalam tata kelola transportasi Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat sesuai dengan pandangan mereka. Metode yang diterapkan di penelitian ini merupakan penelitian deskriptif guna mendapat data mengenai nilai variabel mandiri, seperti variabel tunggal maupun banyak tanpa adanya perbandingan atau mengaitkan dengan variabel yang lain (Sugiyono, 2012). Adanya penelitian ini diharapkan mampu memberi suatu gambaran maupun analisa untuk pembaca dari kegiatan yang ditemui di lapangan berdasarkan kumpulan data yang telah diperoleh dan dirangkai melalui serangkaian kalimat.

1.7.2 Lokasi Penelitian

Dalam penelitian, menentukan lokasi adalah hal yang sangat diperlukan untuk mengambil data agar data yang dihasilkan optimal. Lokasi penelitian dapat diartikan sebagai tempat yang diambil untuk melakukan sebuah penelitian guna meneliti hal yang berkaitan dengan masalah penelitian. Pada penelitian mengenai tata kelola transportasi terminal bayangan ini, lokasi penelitian yang diambil adalah pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung yang terletak di Jakarta Barat, di mana lokasi tersebut berkaitan dengan permasalahan yang diteliti serta lokasi tersebut dijadikan sebagai tempat untuk mendapatkan informasi dan data terkait.

1.7.3 Subjek Penelitian

Pada penelitian kualitatif ini, peneliti menggunakan cara pengambilan subjek dalam penelitian umumnya dengan tidak membuat suatu generalisasi, yakni menggunakan teknik *purposive sampling*. Ari Kunto (2006) mendefinisikan *purposive sampling* sebagai cara pengambilan sampel berlandaskan tujuan tertentu, artinya pengambilan sampel dengan tidak didasarkan atas random, daerah, maupun strata. Teknik yang peneliti gunakan ini lebih berfokus pada karakteristik informan yang peneliti pilih karena mampu menjawab pertanyaan penelitian.

Pada penelitian kualitatif, subjek penelitian biasanya disebut sebagai informan, yakni orang yang memberi informasi yang relevan terhadap permasalahan yang diteliti. Informan bermanfaat guna menyaring informasi penelitian secara rinci. Dalam penelitian ini, dengan berdasar pada

pertimbangan dan indikator-indikator yang digunakan, maka peneliti akan menggunakan beberapa narasumber yang akan diwawancarai dalam penelitian ini, di antaranya adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 2 Tabel Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan/ Pekerjaan
1.	Surahman	Kepala Satuan Pelaksana Perhubungan Kecamatan Cengkareng
2.	Triya	Pemilik Terminal Bayangan Jembatan Gantung
3.	Ponadi/Po	Tukang parkir Terminal Bayangan Jembatan Gantung
4.	Mail	Tukang ojek sekitar Terminal Bayangan Jembatan Gantung
5.	Uni	Pedagang di sekitar Terminal Bayangan Jembatan Gantung
6.	Joko Tunggal	Pengguna jasa Terminal Bayangan Jembatan Gantung
7.	Yati	Pengguna jasa Terminal Bayangan Jembatan Gantung
8.	Widah	Pengguna jasa Terminal Bayangan Jembatan Gantung

Adanya pemilihan narasumber tersebut bertujuan guna mengetahui bagaimana politik informal berperan dalam tata kelola transportasi serta informan tersebut dianggap dapat membantu penulis untuk menarik kesimpulan dari beberapa sudut pandang yang berbeda.

1.7.4 Jenis dan Sumber Data

Data yang diambil di penelitian merupakan data yang berkaitan dengan aktor maupun pihak yang akan dijadikan menjadi narasumber. Data diambil digunakan untuk membantu meningkatkan pemahaman peneliti mengenai permasalahan dalam penelitian. Jenis serta sumber data yang digunakan di penelitian ini berupa:

1. Data primer

Yakni data yang bersumber dari informan atau peristiwa yang relevan dengan permasalahan penelitian mengenai peran politik informal dalam tata kelola transportasi di Terminal Bayangan Jembatan Gantung. Data yang didapat oleh peneliti merupakan data yang digunakan dengan wawancara mendalam bersama informan terkait tata kelola transportasi Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat.

2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak berkaitan langsung dengan informan terkait. Data ini peneliti dapatkan dari beberapa jurnal, buku, berita, dan peraturan perundang-undang maupun laporan pendukung lainnya yang berkaitan dengan topik mengenai politik informal, tata kelola transportasi, dan terminal bayangan.

1.7.5 Teknik Pengumpulan Data

Peneliti menerapkan teknik yang berbeda ketika mengumpulkan data agar mendapatkan hasil yang akurat. Pengumpulan data ini diharapkan dapat membantu pemahaman peneliti tentang topik yang diteliti. Adapun tiga teknik pengumpulan data yang diterapkan yaitu:

1. Wawancara

Teknik ini dilakukan untuk mencapai tujuan peneliti dalam mendapatkan informasi. Pada teknik wawancara, peneliti melakukan pengumpulan data dengan interaksi tanya jawab oleh Dinas Perhubungan pada 13 Februari 2024, pemilik Terminal Bayangan Jembatan Gantung pada 15 Februari 2024, pedagang sekitar pada 10 Maret 2024, tukang parkir dan tukang ojek pada 16 Maret 2024, serta wawancara terbuka dengan beberapa pengguna jasa terminal bayangan yang sering menggunakan jasa tersebut. Hasil wawancara atau keterangan yang didapat dari informan digunakan oleh peneliti sebagai data untuk menjawab rumusan masalah peneliti mengenai peran dan dinamika politik informal dalam tata kelola transportasi pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung. Dalam melaksanakan teknik wawancara ini, peneliti menciptakan hubungan yang baik agar informan dapat bekerjasama sekaligus merasa dirinya bebas berbicara agar mendapatkan data yang sebenarnya. Wawancara ini peneliti lakukan secara langsung.

2. Dokumentasi

Dalam penelitian ini, dokumentasi yang dimaksud yakni teknik pengumpulan informasi melalui sumber lain yang relevan dengan penelitian. Beberapa cara yang peneliti lakukan yakni dengan mendokumentasikan berkas-berkas atau data pendukung berupa *hard file* dan salinan data berupa *soft file* seperti arsip dokumen dari aktor terkait. Teknik ini digunakan teknik ini mempermudah peneliti dalam menyimpan dan mengakomodir banyaknya data.

3. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan teknik pengumpulan informasi dan data penelitian yang bersumber dari berbagai literatur yang tersedia. Studi pustaka pada penelitian ini didapatkan dari buku, jurnal, penelitian terdahulu, berita, dan lain sebagainya yang berkaitan dengan peran dan dinamika politik informal dalam tata kelola transportasi, terkhusus dalam studi kasus Terminal Bayangan Jembatan Gantung.

1.7.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis adalah sebuah cara memeriksa informasi dan data untuk mempelajari lebih lanjut mengenai topik yang dibahas. Teknik ini digunakan oleh peneliti guna membantu untuk memahami apa yang terjadi mengenai masalah yang ada. Pada teknik ini, data dikerjakan hingga nantinya dapat ditarik kesimpulan mengenai kebenaran atas pertanyaan masalah penelitian yang diajukan serta dapat menyajikan sebuah penelitian yang dapat menjadi temuan kepada orang lain. Ketika menganalisis data, teknik yang diterapkan yakni teknik deskriptif kualitatif, di mana data yang telah dikumpulkan, diproses terlebih dahulu melalui pengelompokan, pencatatan, pemilahan dan diorganisasikan sebelum digunakan. Teknik ini digunakan guna mempermudah peneliti untuk menarik kesimpulan.

Miles dan Huberman (1992:20) menjelaskan bahwasannya pada teknik analisis data terbagi menjadi empat proses yakni sebagai berikut :

1. Pengumpulan data. Proses ini merupakan langkah yang dilakukan peneliti untuk mengumpulkan informasi tentang topik penelitian yang peneliti

bahas. Teknik ini diterapkan ketika mengumpulkan data dengan berbagai cara, seperti wawancara, dokumentasi, serta studi pustaka.

2. Reduksi Data. Proses ini merupakan proses pemilihan untuk menyederhanakan serta mentransformasi data yang muncul dari penelitian di lapangan. Proses reduksi data dapat meliputi peringkasan data atau seleksi data yang didapat menjadi pola yang lebih sistematis.
3. Penyajian data. Proses penyajian data merupakan proses kompilasi kumpulan data yang memungkinkan peneliti untuk membuat deduksi dan menyinkronkan data terpilih supaya memperoleh keselarasan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Bentuk ini menyatukan data yang sudah disusun ke dalam bentuk yang mudah diraih sehingga dapat lebih mudah ketika memahami apa yang terjadi.
4. Penarikan kesimpulan merupakan upaya yang dilakukan oleh peneliti sebagai kegiatan akhir untuk mengumpulkan data, alur sebab akibat, dan memperjelas seluruhnya dengan melakukan tinjauan ulang data selama di lapangan dengan mengembangkan kesepakatan serta berusaha menggambarkan informasi yang didapat dalam bentuk yang lebih ringkas dan terorganisir.

1.7.7 Sistematika Penulisan

Dalam melakukan penelitian ini, data yang ditemukan di lapangan akan dituliskan dalam bentuk skripsi yang memiliki sistematika sebagai berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

Bab I sebagai bab pendahuluan menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah serta seluruh rencana penelitian yang akan dilakukan dengan fokus menggali peran politik informal dalam tata kelola transportasi: studi kasus Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat.

BAB II: GAMBARAN UMUM

Bab II adalah bab yang merupakan bab yang menjelaskan mengenai gambaran umum topik penelitian, dengan beberapa sub bab :

2.1 Gambaran Umum Kota Administrasi Jakarta Barat

2.2 Sejarah Berdirinya Terminal Bayangan Jembatan Gantung

2.3 Gambaran Umum Terminal Bayangan Jembatan Gantung

2.4 Data Keramaian dan Kepadatan di Sekitar Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat

BAB III: PEMBAHASAN

Bab III adalah bab mengenai pembahasan mengenai penelitian yang merupakan bab pendukung dari bab pertama. Dalam bab ini, penulis menjelaskan mengenai bagaimanakah politik informal berperan dalam tata kelola transportasi Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat serta menggali dinamika yang terjadi di dalamnya.

BAB IV : SIGNIFIKANSI *INFORMAL POLITICS* DALAM MENGELOLA PRASARANA PUBLIK

Dalam bab ini, peneliti akan membahas hasil temuan peneliti mengenai bagaimana signifikansi politik informal dalam pengelolaan prasarana publik sebagai layanan transportasi, bagaimana praktik tersebut memiliki dampak

yang kuat terhadap berbagai aspek, termasuk limitasi pendekatan formal dan pengambilan keputusan oleh aktor informal.

BAB V: PENUTUP

Bab V adalah bab penutup mengenai jawaban yang berisi kesimpulan hasil temuan di lapangan serta saran dari kacamata penulis mengenai hasil penelitian di lapangan.