

BAB IV
PENGATURAN DAN PELAKSANAAN ANGKUTAN UMUM
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DALAM ERA
OTONOMI DAERAH

**A. Pengaturan Angkutan Umum Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009
Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Di era otonomi daerah ini, tentu banyak sekali tantangan-tantangan yang dihadapi oleh pemerintah daerah. Karen dalam hal ini pemerintah daerah sebagai penentu dan yang menjalankan langsung otonomi daerah ini, sehingga pemerintah daerah bisa mengurus rumah tangganya sendiri, sebagaimana telah disebutkan di pembahasan sebelumnya. Dalam praktiknya pemerintah daerah diberikan wewenang seluas-luasnya dalam mengurus urusan rumah tangga, terkecuali urusan yang telah ditetapkan oleh undang-undang terkait urusan yang dipegang langsung oleh pemerintah pusat seperti urusan kebijakan hubungan luar negeri, kebijakan fiskal/moneter dan kebijakan pertahanan negara republik Indonesia.

Dalam menyelenggarakan pemerintah, pemerintah daerah harus menggunakan asas dedesntalisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantu. Sesuai dengan penjelasan peraturan perundang-undangan UU No. 32 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menjelaskan bahwa desentralisasi adalah penyerahan urusan pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada daerah otonom berdasarkan asas otonomi, dekosentasi

adalah pelimpahan sebagian urusan pemerintah yang menjadi kewenangan pemerintah pusat kepada gubernur sebagai wakil pemerintahan pusat, kepada instansi vertikal di wilayah tertentu dan atau kepada gubernur dan bupati/wali kota sebagai penanggung jawab urusan pemerintahan umum dan tugas pembantuan adalah penugasan dari pemerintah pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan pemerintah pusat atau dari pemerintah daerah provinsi kepada daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah provinsi.

Dalam menyelenggarakan pemerintah daerah, pemerintah daerah termasuk juga pemerintah kabupaten dan kota harus menggunakan asas otonomi dan tugas pembantu. Undang-undang tentang pemerintah daerah menentukan bahwa dalam menyelenggarakan otonomi daerah termasuk daerah kabupaten dan kota mempunyai hak untuk :

- Mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahanya
- Memilih pimpinan daerah
- Mengelola aparatur daerah
- Mengelola kekayaan daerah
- Memungut pajak daerah dan retribusi daerah
- Mendapatkan bagi hasil dari pengelolaan sumber daya alam dan sumber daya lainnya yang berada di daerah
- Mendapatkan sumber-sumber pendapatan lain yang sah

- Mendapatkan hak lahirnya yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.¹

Pada tanggal 1 Januari 2001 lalu, Pemerintah Republik Indonesia secara resmi telah menyatakan dimulainya pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 yang kemudian direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah. Perubahan yang terjadi pada dasarnya menyangkut dua hal pokok yaitu : *Pertama*, pemerintah daerah diberikan kewenangan lebih besar dalam melakukan pengelolaan pembangunan (*Desentralisasi Pembangunan*). *Kedua*, pemerintah daerah diberikan sumber keuangan baru dan kewenangan pengelola keuangan yang lebih besar (*Desentralisasi Fiskal*).²

Semenjak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah mengakibatkan pergeseran pelaksanaan kebijakan otonomi daerah dan desentralisasi yang cukup signifikan dalam perubahan Undang-undang terutama tentang penyelenggaraan pemerintah daerah ini. Dengan adanya Undang-undang Pemerintah Daerah, maka pemerintah daerah atau pemerintah daerah otonom berhak mengurus rumah tangganya sendiri. Salah satu urusan yang berhak di atur langsung oleh pemerintah daerah adalah urusan disektor perhubungan atau transportasi.

Di kota-kota besar, seperti Jakarta misalnya perhubungan dalam hal transportasi menjadi masalah yang sangat menakutkan. Hal ini, karena di kota Jakarta

¹ Jimly Asshiddiqie, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi* (Jakarta : Sinar Grafika, Tahun 2012), h. 261

² Sjafrizal, *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otonomi Daerah* (Jakarta : Rajawali Pres, Tahun 2016), h. 14

sendiri jika dilihat dengan kasat mata populasi jumlah kendaraan lebih besar dibandingkan dengan populasi manusia, maka tak heran jika kemacetan pun merajalela di ibu kota Indonesia tersebut. Ditambah jumlah kendaraan pribadi cenderung lebih banyak dibandingkan dengan angkutan umum sebagai suatu industri jasa pengangkutan. Transportasi merupakan suatu alat yang digunakan oleh masyarakat untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain dengan cara pengangkutan sebagai suatu sistemnya. Dengan adanya transportasi kemajuan pengangkutan di Indonesia sangat pesat sehingga transportasi membantu dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Lebih jelasnya, sebagaimana yang dikemukakan oleh Nayati dalam suatu karya tulis ilmiyahnya menyebutkn bahwa transportasi merupakan industri jasa yang mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional yang secara umum menjalankan fungsi untuk mendukung dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat.³ Penyelenggaraan transportasi atau angkutan baik pribadi maupun umum berperan mendorong pemerataan dan melayani kebutuhan masyarakat luas baik di perkotaan maupun di pedesaan. Mengingat pentingnya transportasi, maka sangat perlu pemerintah pusat maupun pemerintah daerah membuat aturan mengenai pengaturan transportasi.

³ Nayati, *Skripsi Pengaturan dan Pelaksanaan Perda Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Pasal 29 Ayat (2) Terhadap Ketertiban Trayek Angkutan Umum dalam Konteks Otonomi Daerah*, Fakultas Syariah UIN SMH Banten, Tahun 2017, h. 49

Ditingkat pemerintah pusat, dalam membaca kondisi masyarakatnya penyelenggaraan transportasi atau angkutan, pemerintah pusat membuat regulasi aturannya yang dituangkan ke dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang mana fungsi dibuatnya Undang-Undang ini untuk mengatur urusan transportasi baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah. Konsekuensinya pemerintah daerah dalam membuat aturan Perda yang berkaitan dengan transportasi atau perhubungan tidak boleh melenceng dari apa yang telah dibuat di dalam undang-undang tersebut, karena undang-undang tersebut dalam hieraknya lebih tinggi kedudukannya dari Perda-Perda di setiap pemerintah daerah.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri dari 22 Bab dan 326 Pasal. Dalam Undang-undang tersebut terkait pengaturan angkutan umum dijelaskan dalam Bab X yang terdiri dari Pasal 137 sampai Pasal 199, dari mulai pembagian jenis angkutan, kewajiban pemerintah dalam menyediakan angkutan, pembinaan dan pengawasan, pembagian trayek, standar pelayanan, perizinan mendirikan perusahaan angkutan, penetapan tarif serta hak dan kewajiban perusahaan angkutan umum dalam menjalankan pengoperasian angkutan umum di masyarakat.

Bab X tentang angkutan adalah salah satu fokus penelitian di penulisan karya ilmiah ini, yang mana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dijadikan sebagai aturan perundang-undang ke dua setelah UUD 1945 dalam wujud hierarkinya, Undang-undang No. 22 mengatur langsung terkait keberjalanan pengoperasian

angkutan umum di tingkat transportasi nasional dan daerah sebagai bentuk implementasi Undang-undang tersebut dengan dibantu oleh Perda masing-masing pemerintah daerah yang berkaitan dengan penyelenggaraan perhubungan angkutan umum.

1. Kewajiban Pemerintah Daerah dalam Menyediakan Angkutan Umum

Angkutan umum adalah alat transportasi yang sangat dibutuhkan adanya oleh masyarakat. Adanya pengangkutan disebabkan oleh akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktifitas dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan suatu barang⁴ dengan jarak waktu tempuh singkat di bandingkan dengan berjalan kaki.

Munculnya alat transportasi sebagai salah satu disiplin ilmu pada dekade terakhir ini yang disebabkan oleh keterbatasan fisik manusia dalam menjalankan aktifitas kehidupannya sehari-hari, baik itu aktifitas sosial, politik, ekonomi, budaya dan lain-lain yang berkaitan dengan aktifitas manusia. Secara fisik manusia tidak dapat bergerak tanpa adanya dukungan transportasi baik dengan jarak yang jauh maupun dengan jarak yang dekat sekali pun. Sebagai suatu alat yang berguna demi keberlangsungan manusia dan alat transportasi ini terus berkembang sesuai laju perkembangan aktifitas manusia. Untuk memenuhi kebutuhan manusia maka perlu adanya kebijakan publik yang mengatur terkait angkutan umum.

Kebijakan publik adalah serangkaian keputusan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seseorang atau kelompok masyarakat

⁴ M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi* (Bogor : Ghalia Indonesia, Tahun 2008), h. 1

yang berhubungan dengan permasalahan atau sesuatu hal yang diperhatikan dan kebijakan publik didasarkan atas atur hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah.⁵

Pemerintah sebagai penentu kebijakan publik tentu bertanggung jawab dalam mengurus langsung urusan angkutan umum baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Dengan adanya sistem desentralisasi pemerintah daerah diberikan keluasaan wewenang untuk mengurus urusan rumahtangganya sendiri, seperti halnya mengurus angkutan umum (perhubungan). Hal demikian ditegaskan dan dijelaskan dalam Pasal 139 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa :

- (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara.
- (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
- (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan / atau barang dalam wilayah kabupaten / kota.
- (4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan, usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

⁵ Leo Agustino, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik* (Bandung : Alfabeta, Tahun 2016), h. 19

2. Batas-batas Wilayah Pengoprasian Angkutan Umum dalam Trayek dan Tidak dalam Trayek

Pelaksanaan angkutan umum dilaksanakan dalam beberapa jaringan trayek yang pada umumnya dicirikan dengan tanda nomor angkutan, warna angkutan dan jenis angkutan baik angkutan masal atau angkutan perorangan. Dalam pasal 144 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jaringan trayek dan kebutuhan angkutan umum disusun berdasarkan :

- a. Tata ruang wilayah
- b. Tingkat permintaan jasa angkutan
- c. Kemampuan penyediaan jasa angkutan
- d. Ketersediaan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- e. Kesesuaian dengan kelas jalan
- f. Keterpaduan intramoda angkutan
- g. Keterpaduan antarmoda angkutan.

Dalam hal penggunaan angkutan umum yang bersifat massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan kesamaan tujuan. Menurut Pasal 140 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa pelayanan angkutan dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, trayek adalah

lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.⁶

Dalam pelaksanaan angkutan umum, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir dan menaik atau menurunkan penumpang di terminal serta menaik dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan penumpang untuk angkutan perkotaan dan pedesaan. Jenis pelayanannya menurut Pasal 142 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :

- a. Angkutan lintas batas negara (jaringan trayek lintas batas negara)
- b. Angkutan antarkota antarprovinsi (jaringan trayek antarkota antarprovinsi)
- c. Angkutan antarkota dalam provinsi (jaringan trayek antarkota dalam provinsi)
- d. Angkutan perkotaan (jaringan trayek perkotaan)
- e. Angkutan pedesaan (jaringan trayek pedesaan)

Kemudian dalam pelaksanaan angkutan umum, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek digunakan untuk pelayanan angkutan

⁶ Firstyana Gusti Ayu, *Skripsi Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)* Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa Tahun 2017 h. 43

dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan, kawasan 'perkotaan berada dalam wilayah kota, wilayah kabupaten, wilayah kota dan kabupaten dalam satu daerah provinsi dan wilayah provinsi. Jenis pelayanannya menurut Pasal 151 UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi (angkutan taksi)
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu (angkutan sewa)
- c. Angkutan orang untuk keperluan parawisata (angkutan pariwisata)
- d. Angkutan orang dikawasan tertentu (angkutan lingkungan).

3. Perizinan Penyelenggaraan Angkutan Umum

Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan jasa angkutan orang atau barang wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum dari pemerintah daerah setempat sesuai dengan daerah pengoperasiannya. Dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa Izin tersebut berupa perizinan penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, perizinan penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek dan perizinan penyelenggaraan angkutan barang khusus dan alat berat.

Perizinan tersebut dituangkan kedalam dokumen kontrak atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan dan kartu pengawasan. Untuk menciptakan tingkat efisiensi penyelenggaraan angkutan umum, maka diperlukannya delegasi kewenangan bagi proses perizinan yang dapat dilakukan pemerintah daerah baik pemerintah daerah kabupaten maupun pemerintah daerah kota.

Regulasi tersebut diambil karena berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintah Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota, telah dibagi-bagi kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi dalam bidang transportasi dan perhubungan. Sehingga pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk mengatur urusan angkutan umum terutama dalam hal perizinan.

Melihat lingkup kewenangannya, dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan /Transportasi di Kabupaten/Kota memiliki tugas dan fungsi yang luas. Penerbitan izin trayek diperuntuhkan untuk angkutan kota bagi permohonan izin trayek baru, permohonan perubahan dan perpanjangan masa berlakunya. Permohonan perubahan izin trayek meliputi :

- a. Perpanjangan masa berlaku izin
- b. Penambahan jumlah kendaraan bermotor
- c. Pengalihan kepemilikan perusahaan
- d. Perubahan lintasan trayek
- e. Penggantian kendaraan
- f. Perubahan domisili pemilik.

Bentuk izin usaha angkutan yang sering disebut sebagai SIPA (Surat Izin Pengusaha Angkutan) ditunjukkan untuk kegiatan usaha angkutan umum yang di naungi oleh BUMN, BUMD, Koperasi dan Perorangan. Adapun jenis-jenis usaha angkutan umum yang ditetapkan oleh ketentuan SIPA adalah sebagai berikut :

- a. Angkutan antarkota

- b. Angkutan kota
- c. Angkutan taksi
- d. Angkutan pariwisata
- e. Angkutan sewa
- f. Angkutan khusus
- g. Angkutan barang.⁷

Perizinan usaha angkutan tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain tanpa persetujuan pejabat pemberi izin (di daerah oleh Bupati/Walikota. Izin usaha angkutan ini berlaku selama perusahaan atau perorangan masih menjalankan usahanya.

4. Tarif Angkutan Umum

Penentuan tarif angkutan umum, pada umumnya dilihat dari jarak tempuh perkilometer. Penentu kebijakan dalam penentuan tarif angkutan pun berbeda-beda sesuai dengan jenis masing-masing angkutan. Ada tarif kelas ekonomi dan ada tarif kelas non ekonomi.

Penentu tarif angkutan umum kelas ekonomi di tentukan oleh Menteri/Dinas Perhubungan (Keputusan Menteri Perhubungan), Gubernur (Peraturan Gubernur), Bupati (Peraturan Daerah) dan Walikota (Peraturan Daerah) yang di sesuaikan dengan lingkupan jaringan trayek. Kebijakan ini di atur di dalam Pasal 182 Ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

⁷ Adrian Sutedi, *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik* (Jakarta : Sinar Grafika, Tahun 2011), h. 313

“Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota antarprovinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi
- b. gubernur untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi
- c. bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten
- d. walikota untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota.”

Sedangkan penentuan tarif angkutan kelas non ekonomi di tentukan langsung oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan dari pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan. Sementara untuk pengguna angkutan umum dengan tujuan tertentu seperti tujuan pariwisata dan tujuan kawasan lain, ditetapkan berdasarkan kesepakatan antar pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum. Hal itu sesuai dengan pasal 183 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B. Pelaksanaan Angkutan Umum di Kota Serang

Kawasan perkotaan dan pedesaan merupakan ruang kehidupan masyarakat yang diawasi langsung oleh pemerintah daerah. Kawasan tersebut dapat dicirikan dengan keragaman kegiatan yang tergambarkan dari berbagai lokasi. Dengan adanya hal demikian tentu pemerintah daerah bertanggung jawab langsung demi terciptanya masyarakat yang damai dan sejahtera. Angkutan umum atau transportasi adalah suatu pelayanan yang sangat dibutuhkan adanya oleh masyarakat, karena masyarakat dalam bepergian atau mengirim barang serta melakukan aktifitas lain sangat bergantung pada alat transportasi.

Pemerintah daerah selain bertanggung jawab dalam menyediakan angkutan umum dan memberikan pembinaan terhadap manajemen transportasi di daerahnya seperti perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan, pemerintah daerah juga bertanggung jawab terhadap pelayanan angkutan umum. Dalam mengurus pelayanannya pemerintah yang dibantu oleh lembaga yang mengurus langsung urusan angkutan umum (mentri perhubungan) berusaha semaksimal mungkin demi terciptanya pelayanan yang diharapkan oleh masyarakat.

Dalam hal ini Pasal 198 Ayat (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa demi terciptanya standar pelayanan yang baik maka pemerintah atau pemerintah daerah harus :

- a. Menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar yang sesuai dengan tingkatan pelayanannya

- b. menetapkan standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan dan kesetaraan
- c. menetapkan kriteria persaingan yang sehat
- d. mendorong terciptanya pasar yang diharapkan
- e. mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum.

1. Jumlah Angkutan Umum di Kota Serang

Berdasarkan data yang dihasilkan di lapangan jumlah jumlah angkutan umum yang ada di kota Serang berjumlah 1.263 angkutan kota dengan trayek dan jalur yang berbeda-beda. Namun pada pelaksanaanya angkutan umum yang beroperasi dengan izin trayek angkutan kota tidak sesuai dengan jumlah angkutan kota yang ada . hal ini dapat dibuktikan sebagaimana pada table berikut :

Tabel 4.1

Data Jumlah Angkutan Umum Yang Ada Di Kota Serang Pada Tahun 2009 s/d
Sekarang

No	TRAYEK		Jumlah
	Kode Trayek	Jurusan	
1	2	3	4
1	01	PAKUPATAN-CICERI-KEPANDEAN PP	214
2	02	PAKUPATAN-CICERI-KEPANDEAN PP	200
3	03	PAKUPATAN-PASAR RAU-KEPANDEAN PP	187
4	04	PAKUPATAN-CIPOCOK-PASAR RAU PP	165

5	05A	CIPOCOK-YUMAGA-KEPANDEAN-ROYAL PP	29
6	05B	CIPOCOK-YUMAGA-KEPANDEAN-ROYAL PP (VIA BUAH GEDE/AL-AZHAR)	13
7	06	CIPOCOK-ROYAL-PASAR LAMA-PASAR RAU PP	91
8	07	KEPANDEAN-LOPANG-PASAR RAU PP	218
9	08	SAWAH LUHUR/KEMAYUNGAN/LEBAK INDAH- PASAR RAU-ROYAL PP	5
10	09	PAKUPATAN-POLDA BANTEN-SIMPANG BORU- CIPOCOK PP	26
11	10	PAKUPATAN—POLDA BANTEN- KP3B PALIMA- KEPANDEAN PP	3
12	11	PASAR RAU-BANTEN	112
JUMLAH			1.263

(Sumber : Dishub Kota Serang)

Tabel 4.2

Data Perpanjangan Izin Trayek Angkutan Umum Kota Serang dari Tahun 2013 s/d

Tahun 2017

No	Trayek	Kode Trayek	Tahun					Jumlah (Unit)
			2013	2014	2015	2016	2017	
1	PAKUPATAN-CICERI- KEPANDEAN PP	01	25	13	32	31	22	123
2	PAKUPATAN-CICERI- KEPANDEAN PP	02	24	29	30	35	20	138
3	PAKUPATAN-PASAR RAU-KEPANDEAN PP	03	15	14	18	42	17	106
4	PAKUPATAN- CIPOCOK-PASAR RAU PP	04	13	10	22	26	13	84
5	CIPOCOK-YUMAGA-	05A	0	1	4	0	1	6

	KEPANDEAN-ROYAL PP							
6	CIPOCOK-YUMAGA- KEPANDEAN-ROYAL PP (VIA BUAH GEDE/AL-AZHAR)	05B	0	1	1	2	0	4
7	CIPOCOK-ROYAL- PASAR LAMA-PASAR RAU PP	06	3	1	8	2	3	17
8	KEPANDEAN- LOPANG-PASAR RAU PP	07	4	1	8	2	3	17
9	SAWAH LUHUR/KEMAYUNGA N/LEBAK INDAH- PASAR RAU-ROYAL PP	08	4	8	15	9	6	42
10	PAKUPATAN-POLDA BANTEN-SIMPANG BORU-CIPOCOK PP	09	0	2	4	1	1	8
11	PAKUPATAN—POLDA BANTEN- KP3B PALIMA-KEPANDEAN PP	10	0	0	2	0	2	2
12	PASAR RAU-BANTEN	11	3	2	3	0	0	8
Jumlah			88	81	140	148	83	540

(Sumber : Dishub Kota Serang)

2. Trayek Angkutan Umum di Kota Serang

Berdasarkan jenis rute yang telah ditetapkan dalam surat keputusan walikota serang no 551.23/kep.74-huk/2009. Trayek angkutan perkotaan dikelompokkan ke dalam sebelah jalur trayek. Jalur trayek tersebut sebagaimana disebut dalam surat keputusan Walikota Serang sebagai berikut :

Tabel 4.3

Lintasan Trayek Angkutan Umum Kota Serang

Kode Trayek	Trayek	Lintasan Trayek	Jarak Max (km)	Warna Bawah	Warna Atas	Ket
01	Pakupatan-Ciceri-Kepandean Pp	Term. Pakupatan-Jl. Raya Jakarta-Jl. Jend. Sudirman-Simpang 4-Ciceri-Jl. Fatah Hasan-Simpang 4-Warung Pojok-Jl, Abdul Hadi-Simpang	9.10	kuning	Biru metalik	
02	Pakupatan-Ciceri-Kepandean Pp		7.10	putih	Biru metalik	
03	Pakupatan-Pasar Rau-Kepandean Pp		10.10	hijau	Biru metalik	
04	Pakupatan-Cipocok-Pasar Rau Pp		8.00	pink	Biru mealik	
05a	Cipocok-Yumaga-Kepandean-Royal Pp		6.10	Abu-abu	Biru mealik	
05b	Cipocok-Yumaga-Kepandean-Royal Pp (Via Buah Gede/Al-Azhar)		6.60	Abu-abu	Biru mealik	
06	Cipocok-Royal-Pasar Lama-Pasar Rau Pp		6.10	Biru dongker	Biru mealik	
07	Kepandean-		7.30	coklat	Biru	

	Lopang-Pasar Rau Pp				mealik	
08	Sawah Luhur/Kemayun gan/Lebak Indah-Pasar Rau-Royal Pp		16.90	Merah	Biru mealik	
09	Pakupatan-Polda Banten-Simpang Boru-Cipocok Pp		7.20	hitam	Biru mealik	
10	Pakupatan— Polda Banten- Kp3b Palima- Kepandean Pp		22.00	ungu	Biru mealik	
11	Pasar Rau- Banten		12.00	Biru tua	Biru tua	

(Sumber : Dishub Kota Serang)

3. Kualitas Pelayanan Angkutan Umum

Selanjutnya dalam menentukan kualitas pelayanan angkutan umum, perusahaan angkutan wajib memperhatikan standar-standar pelayanan yang telah ditetapkan. Menurut Drs. M.N. Nasution misalnya yang dijelaskan dalam bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi, menjelaskan bahwa kualitas pelayanan angkutan umum harus mencakup enam point dasar dalam pengoperasiannya. Enam point dasar tersebut adalah :

a. Keselamatan

Keselamatan erat hubugannya dengan masalah kemungkinan terjadinya kecelakaan, keselamatan dalam pelayanan angkutan tentu berhubungan dengan sistem pengendalian angkutan yang digunakan. Suatu angkutan yang mempunyai sistem pengendalian yang ketat biasanya mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

b. Keandalan

Keandalan berhubungan dengan faktor-faktor tertentu, seperti ketetapan jadwal waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan. Angkutan yang andal berarti penumpang atau barang sampai tujuan dengan waktu yang tepat serta tidak mengalami gangguan atau kerusakan.

c. Fleksibilitas

Fleksibilitas adalah kemudahan yang ada dalam mengubah pola perjalanan yang disesuaikan dengan kondisi yang ada.

d. Kenyamanan

Kenyamanan transportasi/angkutan erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara, penerangan ketika malam serta fasilitas-fasilitas lain yang dibutuhkan di dalam kendaraan.

e. Kecepatan

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem angkutan umum. Kecepatan disesuaikan dengan situasi dan kondisi dalam berkendara dan kecepatan juga harus memperhatikan masalah keselamatan bagi penumpang.

f. Dampak

Dampak dalam transportasi tentu sangat banyak jenisnya, seperti dampak sosial, politik, ekonomi serta dampak lingkungan seperti polusi, kebisingan, getaran dan lain-lain.⁸

Demi terciptanya pelayanan yang maksimal tentu pemerintah beserta lembaga yang mengurus angkutan umum baik kementerian perhubungan maupun kepolisian sat lantas dalam pelaksanaannya harus ada dukungan dari berbagai pihak baik dari kesadaran penyedia jasa angkutan umum maupun kesadaran para pengguna angkutan umum (masyarakat) sehingga terciptanya pelayanan angkutan umum yang diharapkan oleh masyarakat.

C. Permasalahan dan Solusi Dalam Mengatur Angkutan Umum

Permasalahan dalam pengoperasian angkutan umum dalam pelaksanaannya dapat dikelompokkan ke dalam dua masalah yaitu masalah yang bersifat umum dan masalah yang bersifat spesifik sesuai dengan karakteristik pengoperasian tiap angkutan umum.

1. Masalah Umum

Dalam pengoperasian angkutan umum yang dapat dirasakan dan dapat dilihat langsung oleh masyarakat adalah ketidak seimbangan antara jumlah kebutuhan perjalanan masyarakat dengan pengadaan jaringan angkutan umum yang dalam pelayanannya berkualitas, pelayanan itu diukur dari kecepatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran, keandalan dan keterjangkauan (biaya murah). Sehingga

⁸ M.N. Nasution *Manajemen Transportasi* (Bogor : Ghalia Indonesia, Tahun 2008), h. 324

dalam pelayanan angkutan umum masih belum mampu mengakomodasi seluruh keinginan masyarakat dalam pergerakan atau pengembangannya begitu cepat yang dapat dipengaruhi oleh peningkatan kegiatan ekonomi dan kegiatan sosial masyarakat.

Hal tersebut diakibatkan oleh beberapa faktor, yaitu :

- a. Terus meningkatnya jumlah penduduk masyarakat
- b. Peningkatan mobilitas masyarakat
- c. Perlembangan kota dan wilayah yang tidak terkendali
- d. Bermunculannya kota dan wilayah baru hasil dari pemekaran
- e. Banyaknya kendaraan pribadi mobil maupun motor
- f. Fungsi terminal angkutan yang belum direalisasikan dengan baik
- g. Urbanisasi, transmigrasi, hubungan sosial politik dan lain-lain
- h. Masih adanya tarik ulur antara pihak dinas perhubungan dengan pihak kepolisian dalam menertibkan angkutan
- i. Tidak adanya pengawasan dari pemerintah pusat terhadap pemerintah daerah wilayah ataupun daerah kabuapet/kota.

Dari faktor tersebut dapat di katakan bahwa dalam kegiatan-kegiatan yang jalankan oleh masyarakat umumnya berkembang sangat cepat sementara dalam angkutan umum atau sistem transportasi umum sebagai penyedia layanan berkembang sangat lambat dan dalam penertibannya pemerintah pusat atau pemerintah daerah yang masih belum serius dalam mengurus urusan angkutan umum.

2. Masalah Spesifik

Masalah yang lebih spesifik yang sering terjadi dalam angkutan umum di bagi ke dalam dua golongan, yaitu :

- a. Angkutan umum dalam kota (jaringan trayek perkotaan dan jaringan trayek perdesaan)
 - Rendahnya mobilitas dan aksesibilitas pada :
 - Kendaraan pribadi, penundaan dan terbatasnya lahan parkir
 - Kendaraan angkutan umum, sistem pengoperasian yang belum terstruktur, tingkat kedatangan penumpang tidak menentu, langkanya tempat parkir atau tempat pergantian kendaraan (transit), terbatasnya rute pelayanan dan keseimbangan antara kendaraan pribadi dengan kendaraan angkutan umum
 - Pergerakan angkutan barang, kurang tersedianya fasilitas untuk bongkar muatan barang sehingga terjadinya perlambatan jalan
 - Kurangnya keamanan lalu lintas pada :
 - Kendaraan dan pejalan kaki
 - Lokasi pusat kota dan daerah pemukiman
 - Persimpangan sebidang atau ruas jalan baik yang diatur lampu lalu lintas maupun yang tidak
 - Kondisi cuaca hujan dan kemarau

- Periode jam sibuk pagi, siang, sore, malam dan periode di luar jam sibuk
 - Rusaknya struktur bangunan fasilitas jalan raya seperti terdapat lubang, tumpukan debu pasir, saluran drainase yang meleber ke ruas jalan serta rambu-rambu lalu lintas yang kerap mati di waktu-waktu tertentu
 - Gangguan pandangan pengemudi akibat kendaraan berat dan besar parkir di pinggir jalan
 - Tingginya tingkat pemakaian jalan raya pada saat jam sibuk mengakibatkan kemacetan sehingga konsumsi energi bahan bakar mengalami pemborosan
 - Prilaku pengemudi atau pengguna jalan yang belum paham terhadap ketentuan, kewajiban, arahan, petunjuk dan rambu-rambu lalu lintas dan prilaku emosi pengemudi atau pengguna jalan yang kerap melaksn kesenjangan dalam melanggar aturan lalu lintas.
- b. Angkutan umum antar kota ((jaringan trayek antarkota dalam provinsi dan jaringan trayek antarkota antarprovinsi)
- Lamanya waktu tunggu penumpang di terminal pemberangkatan
 - Angkutan bus antar kota sering melanggar aturan dari ketentuan larangan menaikkan atau menurunkan penumpang di luar terminal yang akhirnya menimbulkan kemacetan

- Sering terjadi perilaku negatif dari supir atau kondektur bus yang sering memuat penumpang lebih dari jumlah kursi yang ada
- Angkutan bus seringkali kali membatalkan jadwal pemberangkatan secara sepihak tanpa pemberitahuan terlebih dahulu apabila penumpang sepi
- Pendapatan angkutan bus yang sangat jauh dari yang diharapkan sehingga penumpang dibebani tarif ongkos yang tinggi
- Pemerintah belum sepenuhnya memberikan subsidi untuk membantu masyarakat kepada pihak penyedia angkutan umum.\

Selain dari pada permasalahan di atas, terdapat masalah besar yang terjadi di dalam pengoperasian angkutan umum yaitu ketidak tahuan dan kurangnya sosialisasi terkait keberadaan aturan perundang-undangan terutama UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh pemerintah, sehingga pengimplentasian dari aturan perundang-undangan itu belum sepenuhnya sampai terhadap masyarakat baik penyedia jasa angkutan umum ataupun pengguna jasa angkutan umum.

3. Pemecahan Masalah

Selanjutnya dalam upaya memecahkan solusi dari beberapa masalah di atas, berikut akan di jelaskan beberapa solusi untuk memecahkan persoalan angkutan umum atau transportasi. Terdapat tiga cara pendekatan yang dapat diterapkan untuk mencari jalan keluar dari permasalahan tersebut, tiga cara itu adalah :

1. Koordinasi (saling keterkaitan)

Maksud dari koordinasi adalah perihal mengatur suatu organisasi atau kegiatan sehingga peraturan dan tindakan yang akan dilaksanakan tidak saling bertentangan atau simpang siur.⁹ Dilakukannya cara koordinasi bertujuan untuk mempertemukan dan menyamakan segala kepentingan tiap-tiap pihak atau institusi yang terlibat dalam pengoperasian angkutan umum yang berbeda-beda karena kesamaan kepentingan akan menjadikan persoalan angkutan umum menjadi tertib dan tertata dengan baik.

2. Integrasi (pemaduan)

Istilah integrasi adalah pembauran hingga menjadi kesatuan yang utuh dan bulat.¹⁰ Dengan adanya integrasi atau keterpaduan atau kesatuan dari berbagai jenis angkutan umum dan keterpaduan seluruh komponen yang mengatur pengoperasian angkutan umum maka koordinasi bisa dilakukan dengan mudah serta bisa menciptakan keharmonisan seluruh penyedia jasa angkutan umum dan pengguna atau penumpang angkutan umum.

3. Sinkronisasi (penyesuaian)

Maksud dari sinkronisasi adalah perihal menyingkronkan atau penyerataan.¹¹ Melalui cara sinkronisasi persoalan angkutan umum dalam pengoperasiannya bisa memberikan dampak yang besar untuk keberjalanan angkutan umum dan persoalan-persoalan yang muncul bisa ditangani dengan mudah ketika semua urusan angkutan

⁹ *Kamus Besar Bahasa Indonesia*

¹⁰ *Kamus Besar Bahasa Indonesia*

¹¹ *Kamus Besar Bahasa Indonesia*

umum disama ratakan. Yang bisa di setarakan dalam bentuk sinkronisasi diantaranya adalah :

- Tarif yang sesuai antara ongkos yang dikeluarkan dengan pelayanan yang didapatkan
- Rute yang ditempuh dan rute trayek pengoperasian angkutan sejalan dengan perkembangan kota
- Letak fasilitas transportasi seperti halte, terminal rambu-rambu dan lain-lain
- Antar jumlah kendaraan angkutan perusahaan yang beroperasi dan ruas jalan yang digunakan

Ketiga cara di atas merupakan cara mendasar yang paling pokok yang dapat mencabut akar permasalahan angkutan umum atau transportasi. Karena setiap pihak terkait mempunyai kepentingan yang berbeda-beda, maka dalam menyatukan perbedaan tersebut dalam pengoperasian angkutan umum harus dibuatlah perencanaan dengan penerapan pendekatan koordinasi, integrasi dan sinkronisasi.

Dengan adanya ketiga pendekatan tersebut persoalan angkutan umum yang terjadi bisa diminimalkan dan lambat laun akan bisa teratasi dengan mudah, disinilah peran masyarakat selaku pengguna jasa angkutan umum tentu sangat dibutuhkan. Untuk membantu mengurangi atau mengatasi masalah angkutan umum tentu harus melakukan beberapa tindakan di antaranya melakukan :

- Pengumpulan data untuk tujuan pemecahan masalah sebelum dan sesudah studi dilakukan
- Pengawasan operasional oleh pemerintah atau dinas yang bergerak di bidang angkutan
- Pengukuran keberhasilan untuk evaluasi dan pelaksanaan yang lebih baik lagi
- Memberikan sanksi terhadap pihak-pihak yang melanggar ketentuan yang telah ditetapkan dan disepakati bersama oleh semua pihak.