

# **PERAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI DKI JAKARTA DALAM PENERTIBAN ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Oleh :

**Sugeng Riyadi**

Universitas Ibnu Chaldun - Jakarta

Jl. Pemuda I Kav. 97 RT.5/RW.2 Rawamangun, Jakarta Timur, Jakarta, 13220

Email : info.dosen.uic@gmail.com

---

## **Abstrak :**

Seiring dengan berkembangnya era globalisasi yang semakin maju, semakin berkembang pula tingkat mobilitas masyarakat dalam kegiatan dan aktivitas sosialnya. Karenanya diperlukan adanya fasilitas transportasi yang dapat menopang kegiatan dan mobilitas masyarakat yang semakin berkembang tersebut. Kebutuhan penyediaan sarana transportasi yang menunjang tersebut tidak dapat berdiri sendiri melalui peran satu pihak saja. Transportasi itu sangat dituntut peranannya dalam pembangunan suatu negara. Keberhasilan pembangunan yang telah dicapai di segala bidang, sektor transportasi sangat menentukan. Peranan transportasi bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas sumber-sumber ekonomi secara baik. (Ofyar Z. Tamin, 2000). Seiring perkembangan kota maka kebutuhan transportasi diperkotaan meningkat pula, sehingga menyebabkan permasalahan transportasi menjadi sangat kompleks sehingga diperlukan tindakan penanganan yang sesegera mungkin. Permasalahan transportasi perkotaan tersebut antara lain berupa penentuan jenis moda angkutan umum, pola jaringan, izin trayek angkutan, kebijakan parkir dan perambuan lalu lintas. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta memudahkan bagi pemakai jalan, maka jalan wajib dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas. Di samping itu dalam tata laksana lalu lintas upaya-upaya dalam menuntun, mengarahkan, memperingatkan, melarang dan sebagainya atau lalu lintas yang ada dengan sedemikian rupa agar lalu lintas dapat bergerak dengan aman, lancar dan nyaman di sepanjang jalur lalu lintas maka dibutuhkan penggunaan rambu-rambu lalu lintas

**Kata Kunci : Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

## **Abstract**

*Along with the development of an increasingly advanced globalization era, the level of community mobility in activities and social activities is also developing. Therefore it is necessary to have transportation facilities that can support the activities and mobility of the growing community. The need for the provision of supporting transportation facilities cannot stand alone through the role of one party alone. Transportation plays a very demanding role in the development of a country. The success of the development that has been achieved in all fields, the transportation sector is very decisive. The role of transportation is not only to expedite the flow of goods and the mobility of economic resources properly. (Ofyar Z. Tamin, 2000). Along with the development of the city, the need for urban transportation also increases, causing transportation problems to become very complex so that immediate action is needed. These urban transportation problems include determining the types of public transport modes, network patterns, transport route permits,*

*parking policies and traffic signs. In Law Number 22 of 2009, concerning Road Traffic and Transportation, it is explained that for safety, security, order and smoothness of traffic and to make it easier for road users, roads must be equipped with traffic signs. In addition, in traffic management efforts to guide, direct, warn, prohibit and so on or existing traffic in such a way that traffic can move safely, smoothly and comfortably along traffic lanes, it is necessary to use signs traffic signs.*

**Keywords:** *Traffic and road transport.*

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan yang semakin tinggi menyebabkan semakin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam maupun ke luar kota. Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang angkutan. (Budi Winarno, 2012). Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam melaksanakan aktivitasnya. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa angkutan ini yaitu dengan penyediaan pelayanan angkutan kota. Mengingat bahwa pelayanan angkutan kota merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi terutama untuk kota-kota besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi seperti Jakarta.

Bagi warga kota Jakarta angkot merupakan sarana transportasi vital yang dibutuhkan oleh masyarakat. Fenomena supir angkutan umum yang sering berhenti (ngetem) di tempat yang tidak sesuai, ugal-ugalan dan kondisi kendaraan tidak laik jalan merupakan pemandangan umum tentang transportasi umum yang ada di Jakarta ini. Terlebih lagi maraknya kredit sepeda motor dapat membuat minat masyarakat akan jasa transportasi umum semakin menurun. (Suwardjoko Warpani, 2002).

Tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya. Dinas Perhubungan adalah lembaga yang berdiri berdasarkan desentralisasi. Desentralisasi di sini mengandung pengertian pelepasan diri dari pusat, atau pelimpahan kekuasaan pemerintah dari pusat pada daerah-daerah yang mengurus rumah tangganya sendiri (daerah otonom). Namun tidak banyak pula pihak yang dapat mengapresiasi peran Dinas Perhubungan dengan segala kewenangan dan fungsinya. Sering kali hanyalah fungsi teknis lapangan saja yang dipahami oleh masyarakat.

Contoh tindakan teknis yang paling banyak diketahui oleh masyarakat adalah kegiatan mengatur lalu lintas jalan, penggantian lampu *traffic light*, pemasangan rambu lalu lintas, menilang angkutan umum yang melnaggar peraturan (menarik retribusi), atau kegiatan teknis lapangan lainnya.

Salah satu contoh peran Dinas Perhubungan dalam menjaga terjaganya sistem lalu lintas yang terpadu adalah dengan penegakan Pasal 276 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa "*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak*

*Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)".*

Jika dikaji dari ketentuan pasal tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa peran Dinas Perhubungan dalam menertibkan aturan lalu lintas angkutan umum adalah suatu upaya implementasi atas kewenangannya dalam menjaga ketertiban lalu lintas di Terminal, serta aturan yang sudah diatur sebelumnya agar tercipta suatu sistem transportasi yang aman tertib dan lancar, karena berdasarkan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah diatur ketentuan bahwa *"Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek"*.

Hal ini sebagai upaya pengembalian fungsi Terminal yang belakangan sudah tidak diperhatikan oleh pengemudi kendaraan bermotor umum. Dimana sebenarnya Terminal merupakan wadah untuk mobilitas publik suatu wilayah tertentu, atau sebagai pintu masuk datangnya orang-orang dari luar daerah ke wilayah tertentu.

Wajibnya angkutan umum dalam trayek wajib singgah di Terminal sebagai penyedia sarana transportasi publik dan sebagai perwujudan keberhasilan pembentukan tata ruang kota. Dengan adanya suatu kebijakan yang dibuat untuk kepentingan publik, maka Pemerintah Daerah bersama Dinas Perhubungan harus membentuk suatu kebijakan yang bertujuan untuk mensejahterakan kepentingan masyarakat (dalam hal ini di bidang transportasi).

Sementara itu, kewenangan terbatas dalam melakukan tindakan hukum yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam kaitannya di jalan raya tersirat dalam

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tertuang dalam Pasal 262 Ayat (3) telah dinyatakan bahwa Dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berdasarkan gambaran Pasal tersebut terbentuk suatu paradigma bahwa antara Dinas Perhubungan dengan lembaga Kepolisian bersamasama menyelenggarakan sistem transportasi tetapi pada dasarnya antara kedua lembaga tersebut tetap mempunyai porsi yang berbeda dalam melaksanakan kewenangan melakukan tindakan yang dapat mereka lakukan baik dalam hal melakukan tilang atau pengaturan aturan lalu lintas jalan. (Bima Anggrasena, 2010).

Untuk itu, muncul pemikiran apakah peran Dinas Perhubungan hanya sebagai lembaga pembantu dalam mengatur sistem lalu lintas yang terstruktur atau ada peran penting lain yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam menciptakan sistem lalu lintas sesuai dengan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan dan penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam penegakan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya terkait penegakan terhadap angkutan umum yang berhenti tidak pada tempat yang disediakan. (Munawar, 2004).

Melanggar lalu lintas termasuk perbuatan yang dihukumi haram dalam Islam. Setidaknya, ada dua alasan utama mengapa melanggar lalu lintas ini termasuk perbuatan yang dilarang dalam Islam. *Pertama*, melanggar lalu lintas akan membahayakan diri sendiri dan orang lain. Setiap perbuatan yang menyebabkan keselamatan pelakunya terancam, apalagi sampai mengancam keselamatan orang lain, hukumnya adalah haram.

*Kedua*, melanggar lalu lintas berarti melanggar keputusan dan aturan pemerintah yang mengatur ketertiban umum. Setiap keputusan pemerintah yang mengatur kemaslahatan umum wajib ditaati secara lahir dan batin dan melanggarnya adalah termasuk perbuatan haram. Oleh karena itu, peneliti tertarik melakukan penelitian serta menuangkannya dalam bentuk jurnal dengan mengambil judul **Peran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Dalam Penertiban Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka rumusan masalah dalam jurnal ini adalah :

1. Bagaimana Peran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Dalam Penertiban Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?
2. Bagaimana Pelaksanaan ketentuan bagi Angkutan Umum yang berhenti di tempat yang tidak seharusnya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ?

## **PEMBAHASAN**

### **A. Peran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Dalam Penertiban Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Kasus**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Banyak ahli telah merumuskan dan mengemukakan pengertian transportasi. Para ahli memiliki pandangannya masing-masing yang mempunyai perbedaan dan persamaan antara yang satu dengan lainnya. Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang mana trans berarti mengangkat atau membawa.

Jadi, transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. (Andrianysah, 2014 : 1). Proses pengangkutan/transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan di akhiri. Dalam hubungan ini, terlihat bahwa unsur-unsur pengangkutan meliputi ada muatan yang diangkut, tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, ada jalanan atau jalur yang dapat dilalui, ada terminal asal dan terminal tujuan, serta sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut. (Nasution, 2008 : 3).

Dalam melakukan proses pengangkutan/transportasi bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan

perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi.

Dengan demikian, transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan peningkatannya, sehingga akan tercapai efisiensinya yang lebih baik. Ini berarti bahwa orang akan selalu berusaha mencapai efisiensi transportasi, Sehingga pengangkutan barang dan orang itu akan memakan waktu secepat mungkin dengan pengeluaran biaya sekecil mungkin. (Fidel Miro, 2005 : 4).

Transportasi merupakan suatu proses pindah, proses gerak dan proses mengangkut sesuai dengan waktu yang diinginkan. Transportasi bermanfaat bagi masyarakat. Masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap kemajuan sarana dan prasarana transportasi. Transportasi di sebuah daerah dikatakan berjalan dengan baik apabila sistem transportasi tersebut memenuhi kebutuhan masyarakatnya dengan lancar.

Banyak negara yang sudah berkembang maupun yang sedang berkembang mulai dapat menerima kenyataan bahwa laju peningkatan kebutuhan transportasi tidak akan pernah ditampung oleh sistem prasarana transportasi. Hal ini dikarenakan usaha peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan sistem prasarana transportasi pada suatu daerah tertentu akan dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah tertentu yang sebaliknya akan dapat merangsang kembali terjadinya peningkatan kebutuhan transportasi.

Pendekatan konvensional yang selama ini digunakan oleh para perencana transportasi perkotaan dan para pengambil keputusan adalah dengan mengakomodasikan setiap

pertumbuhan kebutuhan transportasi dalam bentuk peningkatan kapasitas dan efisiensi prasarana sistem jaringan. Hal ini dilakukan dengan pembangunan prasarana baru, peningkatan kapasitas prasarana yang sudah ada, dan peningkatan efisiensi pengguna prasarana dengan berbagai perangkat kebijakan rekayasa dan manajemen lalu lintas yang ada. Pendekatan ini dirasakan sangat efektif.

Transportasi dalam kehidupan saat ini telah menjadi suatu kebutuhan pokok terutama untuk masyarakat perkotaan. Fungsi transportasi dalam aktifitas di perkotaan memiliki peranan penting yang berpengaruh dalam segala aspek. Masyarakat pada umumnya sangat membutuhkan transportasi publik, disamping kendaraan pribadi sebagai alat penunjang transportasi kegiatan sehari-hari untuk memenuhi kebutuhannya.

Transportasi bidang angkutan kota sangat membantu masyarakat dalam menjalani aktivitas seperti pergi ke kantor, ke sekolah, kampus dan lain-lainnya. terdapat beberapa permasalahan transportasi kota yang dirasakan oleh masyarakat dalam memanfaatkan transportasi. Masalah transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negaranegara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, baik di bidang transportasi perkotaan maupun transportasi regional antar kota.

Terciptanya sistem transportasi atau perhubungan yang menjamin pergerakan manusia dan barang secara lancar, aman, cepat, murah, dan nyaman merupakan tujuan pembangunan dalam sektor perhubungan transportasi. Kemacetan lalu lintas, pelayanan transportasi umum yang buruk, polusi udara, dan berbagai macam masalah

transprotasi lainnya, masalah ini sedikit banyaknya telah menurunkan kualitas hidup masyarakat. Sebagai dampaknya, terjadi pembengkakan permintaan perjalanan, yang pada kenyataannya sampai saat ini belum dapat diimbangi oleh sediaan sistem transportasi yang ada.

Insan Perhubungan dituntut untuk lebih peka terhadap berbagai isu strategis yang berkembang saat ini dalam hal peningkatan pelayanan publik seperti upaya peningkatan kondisi sarana dan prasarana dan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), peningkatan keselamatan transportasi darat, efisiensi dan diversifikasi penggunaan bahan bakar bidang transportasi, serta peningkatan pelayanan umum.

Berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan umum, Menhub menegaskan perlunya dilakukan pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dengan prinsip penyelenggaraan angkutan umum massal "*Safe, Fastest, Cheap, Biggest*" yang dapat dijadikan acuan dalam pelaksanaan penataan lalu lintas yang efisien sehingga dapat terwujud kondisi lalu lintas yang lancar dan terkendali.

Dengan adanya Standar Pelayanan Publik, maka jelas komitmen Kementerian Perhubungan dalam meningkatkan kinerja pelayanan khususnya transportasi darat. Sementara itu, diperlukan komitmen pusat dan daerah dalam peningkatan pelayanan transportasi darat mutlak diperlukan dalam menghadapi dan mengatasi berbagai tantangan ke depan.

Pengembangan pola transportasi yang sesuai dengan karakteristik daerah, peningkatan pelayanan angkutan perkotaan, penanganan masalah *over*

*loading*, pembangunan terminal dan pengujian kendaraan bermotor yang sesuai dengan kebutuhan, fungsi dan tujuannya agar dapat dinikmati masyarakat adalah sebagian contoh dari isu dan tantangan yang harus segera dijawab.

Komitmen dan kerjasama daerah berupa penguatan koordinasi di antara Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota dengan Dinas Perhubungan Provinsi-nya masing-masing dalam menyelesaikan berbagai permasalahan transportasi darat di daerah, serta peningkatan koordinasi antar wilayah daerah yang bertetangga pun harus lebih ditingkatkan, terutama yang menyangkut pengembangan angkutan umum perkotaan, karena hal ini terkait dengan kewajiban pemerintah seperti yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, bahwa Pemerintah berkewajiban untuk menyelenggarakan angkutan umum. Terhadap sosialisasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayanan, kami minta daerah pun untuk dapat mengikuti perkembangannya, terkait dengan berbagai peraturan pelaksanaan yang dilahirkan, seperti misalnya Peraturan Pemerintah.

Pengembangan pengujian kendaraan bermotor dengan menggunakan sistem *Smart Card* dan perlahan meninggalkan pemakaian Buku Uji Berkala sebagai pengawasan, merupakan salah satu upaya dalam rangka peningkatan profesionalisme penguji di daerah. Salah satunya adalah pelaksanaan

penegakan hukum yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam hal penertiban dimensi kendaraan bermotor, penertiban perizinan angkutan umum, dan penertiban muatan angkutan barang.

Permasalahan transportasi lain yang terjadi dalam perkotaan antara lain berupa penertiban arus lalu lintas, penentuan jenis moda kendaraan umum, pola jaringan, izin trayek angkutan, kebijakan perpajakan, dan perambuan lalu lintas. Arus lalu lintas yang identik dengan kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan menjadi hal yang dianggap wajar bagi masyarakat, terutama di wilayah perkotaan.

Maka untuk mencari alternatif pemecahan masalah transportasi, transportasi bukanlah sektor pembangunan yang berdiri sendiri, dia berkaitan erat dengan sektor pembangunan lain, seperti ekonomi, kependudukan dan pendidikan. Pembenahan sistem transportasi harus melalui jangkauan yang luas, menyeluruh, saling bekerja sama dan tentu saja konsisten. Untuk itu diperlukannya kerja sama yang baik dari setiap aktor penentu kebijakan yang langsung atau tidak langsung kebijakannya berpengaruh terhadap kinerja sistem transportasi.

Dengan demikian, pengamatan tentang bagaimana mengelola transportasi di kota-kota metropolitan, kota besar dan kota kecil menarik untuk dilakukan. Salah satu program yang dilakukan oleh pemerintah dalam memotivasi dan mengapresiasi keberhasilan

pengelolaan atau manajemen transportasi di daerah, terutama di wilayah perkotaan adalah melalui Pemberian Penghargaan Wahana Tata Nugraha.

Penghargaan Wahana Tata Nugraha adalah kegiatan pemberian penghargaan atas kemampuan daerah dan peran serta masyarakatnya dalam meningkatkan kinerja penyelenggaraan dan kinerja operasional sistem transportasi perkotaan, yang diikuti oleh seluruh kota di Indonesia, dan dalam rangka pembinaan Pemerintah kepada Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota terhadap penyelenggaraan kinerja sistem transportasi perkotaan sehingga tercipta sistem lalu lintas dan angkutan kota yang tertib, lancar, selamat, aman, efisien, berkelanjutan dan menjamin ekuitas hak pengguna jalan.

Tujuan dari Pemberian Piala Wahana Tata Nugraha antara lain untuk memberikan apresiasi kepada para perusahaan dan pengusaha angkutan yang memiliki kinerja dan dedikasinya dalam penyelenggaraan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat, memberikan motivasi kepada operator angkutan umum sebagai mitra kerja pemerintah dalam pelayanan angkutan kepada masyarakat untuk terus berusaha memperbaiki pelayanan sesuai dengan kebutuhan dan kondisi yang ada, dan membangun kesadaran operator angkutan untuk meningkatkan pelayanan dan kinerja perusahaan dalam melayani masyarakat dengan lebih memperhatikan aspek keselamatan.

Pemberian Wahana Tata Nugraha merupakan amanah Pasal 208 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan, yang mengatur tentang budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Ayat (1) berbunyi, “Pembina lalu lintas dan angkutan jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.”

Selanjutnya ayat (2) huruf c berbunyi, “Upaya membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui pemberian penghargaan terhadap tindakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan”.

Manajemen transportasi secara umum adalah kegiatan yang dilakukan oleh bagian transportasi atau unit dalam organisasi industri atau perdagangan dan jasa lain untuk memindahkan atau mengangkut barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain secara efektif dan efisien. Jadi, dalam mengawali jalannya suatu sistem manajemen transportasi, dibutuhkan suatu proses awal perencanaan, dilengkapi dengan lembaga dan peraturan hukum yang berlaku yang mengatur tentang kegiatan transportasi, kemudian sumber daya manusia atau aktor penggerak dalam berjalannya rencana yang akan dilaksanakan, kemudian angkutan kota yang membawa barang dari satu tempat ke tempat lain, seperti penumpang yang membutuhkan kendaraan angkutan,

dalam membawa angkutan tentu di butuhnya sarana dan prasarana yang memadai seperti rambu lalu lintas agar tidak terjadi pelanggaran di lalu lintas, tersedianya terminal tempat angkutan kota untuk berhenti dan juga digunakan untuk mencari penumpang, semua kegiatan tersebut saling terkait satu sama lain dan dilaksanakan dengan efektif dan efisien.

Wilayah DKI Jakarta sebagai pusat Ibukota Negara Republik Indonesia, terus berbenah diri dari tahun ke tahun, bahwa perkembangannya sangat cepat, bahkan telah menjadi pusat dari kegiatan pembangunan (komersil, hiburan, sosial dan kemasyarakatan, serta pendidikan) sebagian kegiatan ini terpusat di Wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta maupun di wilayah sekitar BODETABEK (Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi), hal ini ada kaitannya dengan meningkatnya jumlah tenaga kerja yang akan berpengaruh terhadap kebutuhan prasarana infrastruktur dan sarana-sarana lainnya seperti transportasi untuk memudahkan perjalanan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Namun

secara empiris penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi DKI Jakarta belum mampu mewujudkan tujuan tersebut. Jumlah dan mobilitas kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat yang terus meningkat tidak seimbang dengan kapasitas jalan.

Sementara angkutan umum seperti bis kota, mikrolet, taksi, dan bajaj, serta angkutan umum massal yaitu bus Transjakarta dan kereta api KRL Jabotabek yang seyogyanya menjadi tulang punggung mobilitas bagi masyarakat DKI Jakarta dan wilayah sekitarnya belum mampu memberikan pelayanan sesuai kebutuhan dan harapan masyarakat.

Masalah ini tercermin dari isu-isu pelayanan dan kondisi angkutan umum seperti keselamatan, keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu, dan tarif sangat sering dikeluhkan oleh masyarakat. Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah mengandangkan (stop operasional) sebanyak 180 angkutan umum tak laik jalan. Selain mengandangkan angkutan umum, Dishub DKI juga telah menilang ribuan angkutan umum.

Kemacetan lalu lintas sudah menjadi permasalahan yang tidak asing lagi pada beberapa kota besar di Indonesia yang merupakan ciri khusus daerah perkotaan dinegara yang sedang berkembang. Kemacetan lalu lintas dapat disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain tingginya tingkat urbanisasi, pesatnya tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan dan kepemilikan kendaraan.

Permasalahan transportasi ini timbul karena tingkat pertumbuhan prasarana transportasi (jalan) tidak

seimbang lagi dengan tingkat pertumbuhan kebutuhan akan transportasi. Permasalahan kemacetan juga bisa timbul karena buruknya kinerja jaringan jalan dan perilaku behavior pengguna jalan tersebut. Dari permasalahan yang kompleks di atas, dengan meningkatnya volume kendaraan di Wilayah DKI Jakarta perencanaan makro yang tepat untuk mengurangi volume kendaraan yaitu dengan cara mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi masal atau angkutan umum yang dipandang mampu dan tepat menjadi tulang punggung dalam memberikan pelayanan jasa angkut bagi aktivitas masyarakat Ibukota Jakarta, khususnya pada Jalan Pemuda Jakarta Timur transportasi darat memegang peranan penting bagi aktivitas masyarakat yang melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi masal seperti bus kota, bus antar daerah, angkutan kecil dan kereta api.

Maka dari itu, Pemerintah Daerah (Pemda) DKI Jakarta melakukan pengaturan lalu lintas untuk mengkaji terhadap kondisi *eksisting* karakteristik Jalan Pemuda dan menyusun suatu rencana transportasi yang tepat yaitu Pola Transportasi Makro (PTM) yang melakukan penataan sistem angkutan umum pada pembentukan struktur pola trayek angkutan umum yang lebih terorganisir, efisien dan efektif yang dimasa depan masyarakat percaya dengan jasa angkutan umum yang bertujuan mengurangi jumlah titik kemacetan di sekitar stasiun tanah abang.

Menurut Kepala Bidang Pengendalian Operasi Dinas

Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Sebanyak 180 kendaraan yang telah stop operasional, mulai dari metromini, kopaja, dan lainnya. Penindakan itu dilaksanakan oleh gabungan Dalops Jatibaru, Suku Dinas di lima wilayah Ibu Kota dan terminal-terminal. Ia merinci, metromini yang telah ditilang sebanyak 160 unit, dan sebanyak 108 unit telah dikendalikan.

Sementara kopaja telah ditilang sebanyak 48 unit, dan dikendalikan 27 unit. Untuk angkutan umum lainnya, seperti taksi, bus sedang, angkutan barang, bajaj, dan bus besar sebanyak 1.146 unit telah ditilang dan 45 unit telah dikendalikan. "Jadi, jumlah kendaraan yang telah ditilang 1.354 unit dan 180 kendaraan sudah dikendalikan. Selama itu, sudah ada 1.534 tindakan."

Selain melakukan penertiban di jalan, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta juga memperketat uji kir angkutan umum. Petugas tidak menoleransi kendaraan yang tidak memenuhi syarat beroperasi. Bukan hanya itu, pemilik yang kedapatan memalsukan dokumen masa uji akan dipidanakan petugas. Dishub DKI Jakarta bekerja sama dengan Direktorat Reserse Kriminal Umum Polda Metro Jaya terkait hal itu.

Ada pemahaman kesepakatan bersama antara kepolisian dan petugas Dinas Perhubungan mengenai hal itu. Adapun, kata Sinaga, beberapa angkutan umum yang sudah keluar dari kandang dan menandatangani surat pernyataan, metromini sebanyak 38 unit dan Kopaja 14 unit. "Saat ini di Polda Metro Jaya subdit

ranmor sedang memeriksa pemalsuan dokumen sebanyak 25 unit."

Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta menilai program Jak Lingko bisa berdampak besar terhadap perbaikan kualitas udara di DKI Jakarta. Hal ini karena angkutan umum di Jakarta akan diremajakan lewat program Jak Lingko. Sehingga angkutan-angkutan ini lebih baik dari segi kondisi dan lebih ramah terhadap lingkungan karena fisik yang lebih baik.

Karena masyarakat kita akan menerima layanan yang baik juga dari aspek ketersediaan angkutan umum kemudian akan terjadi *shifting* (pergantian atau peralihan) pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum." Jika Jak Lingko mampu disediakan dan menjangkau seluruh wilayah, maka masyarakat juga lebih mudah berpindah dari angkutan pribadi ke angkutan umum.

Secara tak langsung kualitas udara pun akan membaik karena penggunaan kendaraan pribadi yang berkurang. Tak hanya dari kualitas udara, pelayanan transportasi terhadap masyarakat semakin baik. Upaya kami untuk memperbaiki kualitas-kualitas udara tentunya tidak hanya dari upaya memperbaiki layanan angkutan umum dengan melakukan peremajaan.

Di dalam Ingub pun masih ada beberapa tugas yang dibebankan ke Dinas Perhubungan untuk segera direalisasikan dalam waktu dekat." Sebelumnya, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan menginstruksikan agar dilakukan peremajaan seluruh angkutan umum melalui program Jak Lingko pada tahun 2020. Hal ini dituangkan dalam Instruksi Gubernur

(Ingub) Nomor 66 Tahun 2019 tentang pengendalian kualitas udara.

Menyelesaikan peremajaan seluruh angkutan umum melalui program Jak Lingko pada tahun 2020. Anies meminta agar Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk mempercepat peremajaan 10.047 armada bus kecil, sedang, dan besar melalui integrasi ke dalam Jak Lingko. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009.

Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Jika kita melihat Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebelumnya yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini akan berjalan dimasyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penegakannya.

Untuk melihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini bisa dilaksanakan atau tidak, kita bisa menggunakan satu indikator yakni mengenai sejauh apakah ketentuan-ketentuan yang mengatur, hal ini bisa dilihat seberapa banyak pasal yang harus diterjemahkan lagi dalam peraturan pelaksana dan teknis. Jika diinventaris, maka dapat ditemukan ada 58 peraturan pelaksana dan teknis yang dapat menunjang berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini. Peraturan tersebut beraneka macam, mulai dari Peraturan Desa, Peraturan Daerah, Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, peraturan Presiden hingga pada Peraturan Pemerintah.

Norma-norma peraturan tanpa adanya sarana pendukung seperti struktur keorganisasian yang memiliki kewenangan untuk melaksanakan pastinya akan berjalan

tidak efektif dan efisien. Selain itu, budaya dalam melakukan dan melaksanakan norma-norma peraturan juga harus dinilai, apakah memang sudah tepat masyarakat dapat melaksanakan. Hal ini berkaitan dengan bagaimana nantinya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diimplementasikan. Melihat hal ini maka kita dapat menggunakan pendekatan substansi, struktural, dan kultural.

Secara substansi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih dapat diperdebatkan. Mulai dari banyaknya amanat untuk membuat aturan pelaksana dan teknis; nilai keefektifan dari penegakan hukum berupa sanksi administrasi, perdata hingga pidana; pengaturan mengenai hak dan kewajiban dari penyelenggara negara dan masyarakat, dan sebagainya.

Pertanyaan-pertanyaan ini adalah untuk lebih mendalami apakah peraturan ini dapat dilaksanakan, kedayagunaan dan kehasilgunaan. Selain itu, apakah norma peraturan tersebut memang lahir dari masyarakat, hal ini guna menjawab kebutuhan siapa yang memang harus dipenuhi. Dengan memperhatikan ini, maka kita dapat melihat apakah suatu peraturan ini akan efektif dan efisien jika dilaksanakan.

Tidak hanya cukup siapa yang akan menjalankan apa, tapi juga bagaimana ia harus melakukan dan kapan harus dilaksanakan. Sebagai masyarakat tentunya adalah menjalankan hukum positif dalam hal ini Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun perlu diterjemahkan lagi bagaimana situasi dan kondisi dilapangan dapat menunjang masyarakat dapat melaksanakannya. Keharusan yang diterjemahkan sebagai kewajiban harus di dukung oleh seberapa besar dan seberapa banyak petunjuk-petunjuk dilapangan.

Terkait dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini maka kita bisa mempertanyakan seberapa banyak rambu-rambu dan fasilitas-fasilitas penunjang di jalan raya. Harus diingat, pemberlakuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak hanya pada satu wilayah saja namun berlaku bagi seluruh wilayah Indonesia, apa yang akan terjadi nantinya jika diterapkan di Kalimantan atau bahkan Papua.

Struktur itu harus mampu menunjang masyarakat agar dapat melaksanakannya. Kita bisa lihat diagram di bawah ini, bagaimana kota Semarang masih kekurangan rambu-rambu lalu lintas. Dari contoh statistik diatas, maka dapat dinilai apakah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilaksanakan atau tidak. Sepanjang alat-alat penunjang seperti rambu-rambu serta fasilitas-fasilitas umum di jalan belum terpenuhi kebutuhannya maka pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga akan tidak efektif dan efisien.

Akan menjadi tantangan bagi penyelenggara negara ketika kultur-kultur tersebut tidak mendukung

untuk melakukan *social engineering*. Sehingga didapat bagaimana masyarakat sadar untuk melaksanakan peraturan karena ia tahu apa hak dan kewajibannya, atau bagaimana aparat penegak hukum yang benar-benar menjunjung tinggi hukum.

Dengan kata lain, Ketentuan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa "*Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek*" tidak berjalan dengan sebagaimana mestinya. Dikarenakan masih banyaknya angkutan umum yang berhenti disembarang tempat.

#### **B. Pelaksanaan ketentuan bagi Angkutan Umum yang berhenti di tempat yang tidak seharusnya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Setiap daerah memerlukan suatu sistem transportasi yang komprehensif dan efisien untuk melayani pemindahan barang dan manusia dalam batas wilayah, sehingga sumber daya dapat diperoleh dan dimanfaatkan untuk kepentingan seluruh manusia. (Rahardjo Adisasmita, 2014 : 35). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan pengertian angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Angkutan merupakan sarana umum yang sering di pakai

masyarakat guna menunjang kegiatan sehari-hari, baik dalam berdagang dan juga berangkat sekolah. Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar tempat asalnya ke tempat tujuannya.

Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain lain. Kemacetan acap kali terjadi di di perempatan atau pertigaan lampu merah dan di jalanan yang dekat dengan pusat-pusat keramaian seperti di dekat pasar tradisional maupun di pasar modern.

Kemacetan sering kali disebabkan oleh beberapa angkutan umum dengan trayek yang sama maupun dengan trayek yang berbeda, yang dalam waktu yang bersamaan sengaja berhenti (*ngetem*) di tempat-tempat yang seharusnya tidak boleh berhenti. Seperti di perempatan lampu merah dan di depan pasar. Ditambah dengan berkurangnya lebar jalanan akibat pemberlakuan jalur busway.

Kalau dicermati lebih jauh, kebiasaan para pengemudi angkutan tersebut terbentuk antara lain karena jumlah penumpang tidak sebanding dengan jumlah angkutan umum yang beroperasi. Sehingga mereka harus 'berebut' penumpang demi kejar setoran. Dan di sisi lain banyak angkutan umum dengan trayek yang berbeda bertemu dan bersinggungan di jalan raya.

Ada pihak yang menduga ada praktik jual beli trayek sehingga izin trayek yang terbit telah melebihi batas (kuota) yang semestinya. Ditambah lagi dengan adanya otonomi daerah, sehingga setiap daerah mempunyai kewenangan untuk menerbitkan izin trayek angkutan umum, sehingga menyebabkan terjadinya kemacetan akibat persinggungan beberapa trayek angkutan umum di jalan raya.

Bagaikan *multiplier effect*, kerugian yang timbul akibat kemacetan merembet kemana-mana. Mulai dari kendaraan bermotor; bahan bakar menjadi lebih boros dan umur suku cadang lebih pendek, serta biaya perawatan rutin meningkat. Makanya, tidak sedikit dari para pengusaha angkutan umum, yang menjadikan hal-hal tersebut sebagai pembenaran bagi kendaraan umum yang seharusnya tidak lolos emisi, tetapi masih tetap beroperasi.

Biaya kesehatan juga meningkat akibat stres karena sebagian besar pengendara lebih banyak menghabiskan waktu di jalan. Dan biaya kesehatan karena terkena polusi udara massif dari residu kendaraan bermotor yang mau tidak mau terhirup oleh para pengendara dan para pengguna jalan lainnya.

Karena volume kendaraan melebihi kapasitas jalan, akan sangat sulit tercipta jarak aman dalam berkendara.

Ditambah dengan banyaknya pengemudi angkutan umum yang berebut penumpang, baik dengan angkutan umum dengan trayek yang sama maupun dengan angkutan umum trayek lain, akan meningkatkan risiko adanya kerugian materi yang tidak sedikit akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Waktu tempuh di jalan yang lebih lama, mengakibatkan biaya distribusi barang dan jasa meningkat, sehingga harga barang dan jasa menjadi lebih mahal. Harga barang dan jasa yang mahal, akan mengikis daya beli masyarakat menjadi semakin rendah.

Daya beli yang rendah akan meningkatkan angka kriminalitas, sehingga akan timbul risiko kejahatan yang dapat menimbulkan kerugian materi yang tidak sedikit. Dengan menghabiskan waktu lebih banyak di jalan, efektivitas jam kerja menjadi menurun. Sehingga akan memangkas tingkat produktivitas barang dan jasa di bawah kapasitas standar. Realisasi investasi akan terganggu, dan tingkat penyerapan tenaga kerja menjadi lebih rendah. Sehingga secara akumulatif pada tingkat nasional kerugian-kerugian material akibat kemacetan lalu lintas ini akan ikut berkontribusi pada rendahnya angka pertumbuhan ekonomi.

Para pengemudi angkutan umum yang kejar setoran dengan berebut penumpang, dan padatnya jalanan yang sudah *overload* akan membentuk sikap mental (*attitude*) yang kurang baik dalam berkendara. Ditambah lagi dengan terbatasnya

jumlah petugas kepolisian yang tidak sebanding dengan banyaknya jalanan dan volume kendaraan, sehingga yang terjadi adalah banyaknya pelanggaran aturan lalu lintas dan turunnya tingkat toleransi dalam berkendara.

Kondisi jalanan yang padat dan macet serta kebiasaan pengemudi angkutan yang ugal-ugalan karena berebut penumpang, akan menimbulkan tekanan psikis (stress) baik kepada para pengemudi angkutan umum karena pusing mengejar setoran, maupun kepada para pengendara lainnya karena terlambat datang ke kantor atau terlambat ke tempat usaha atau terlambat ke kampus, dan kepada para pengguna jalan lainnya.

Agar tidak terlambat ke tempat aktivitasnya, para pemakai jalan di Jabodetabek berangkat dari rumah lebih pagi, bahkan tidak sedikit yang berangkat disaat anak-anaknya masih pada tidur. Kemudian pada saat pulang ke rumah, sampai ke rumah sudah malam, bahkan tidak sedikit yang sampai rumah anaknya sudah pada tidur. Akibatnya, peran sebagai orang tua lebih dominan dijalankan oleh orang lain yang di rumah, yang kebanyakan dijalankan oleh pembantu rumah tangga. Sehingga tingkat kedekatan dan hubungan batin antara anak dengan orang tuanya tidak dapat terjalin dengan kuat, karena para orang tua tidak dapat memberikan kasih sayang dan pengasuhan yang semestinya.

Mengingat betapa banyaknya kerugian material maupun kerugian immaterial yang timbul karena kemacetan, dibutuhkan segera solusi yang komprehensif. Masalah angkutan umum, seharusnya

prosedur perizinan trayek angkutan umum ditinjau ulang dan diperbaiki, kalau memang ternyata jumlah izin trayek telah melebihi kuota dan izin trayek harus dikurangi, tidak ada alasan bagi para pengusaha angkutan umum untuk menolaknya. Kemudian trayek-trayek yang bersinggungan antar wilayah, sebaiknya dikoordinasikan antara pemerintah daerah. sehingga didapatkan kondisi ideal dimana jumlah angkutan umum tidak melebihi jumlah penumpangnya.

Pelaksanaan uji emisi kendaraan juga harus ditinjau ulang dan diperketat, sehingga di jalanan tidak akan ditemukan lagi asap 'kompot' dari kendaraan baik dari kendaraan umum maupun kendaraan pribadi sebagaimana yang jamak masih kita lihat dan temui selama ini. Disamping itu juga proyek sistem transportasi massalterpadu yang terdiri dari *Busway System* dan *Mass Rapid Transit System* serta *Monorel System* sebaiknya segera direalisasikan dan diselesaikan, sehingga tercipta kenyamanan bagi masyarakat pengendara yang mau beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum.

Apabila kendaraan umum sudah dapat memberikan kenyamanan bagi penggunanya, tentunya masyarakat pemakai kendaraan pribadi tidak akan keberatan jika pemerintah yang berwenang akhirnya menerapkan rencananya yang selama ini sudah diwacanakan. Yaitu kebijakan pembatasan kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini juga akan lebih sempurna jika didukung dengan kebijakan

pembatasan distribusi kendaraan bermotor baru dari para produsen.

Biarkan produksi kendaraan bermotor sesuai dengan kehendak produsen, bukan untuk pasar dalam negeri tapi untuk ekspor ke luar negeri. Salah satu contoh peran Dinas Perhubungan dalam menjaga terjaganya sistem lalu lintas yang terpadu adalah dengan penegakan Pasal 276 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa "*Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)*".

Pasal 106 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menyatakan bahwa "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan berhenti dan Parkir." Oleh karena itu, sanksi terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar ketentuan tersebut telah diterangkan dalam Pasal 278 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan

atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Surat perintah tugas paling sedikitnya memuat alasan dan pola pemeriksaan Kendaraan Bermotor, waktu pemeriksaan Kendaraan Bermotor, tempat pemeriksaan Kendaraan Bermotor, penanggung jawab dalam pemeriksaan Kendaraan Bermotor; dan daftar Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ditugaskan melakukan pemeriksaan Kendaraan Bermotor.

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan insidental dilakukan di tempat dan dengan cara yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Pada tempat Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan insidental wajib dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, kecuali tertangkap tangan.

Tanda tersebut ditempatkan pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum tempat pemeriksaan. Pemeriksaan yang dilakukan pada jalur jalan yang memiliki lajur lalu lintas dua arah yang berlawanan dan hanya dibatasi oleh marka jalan, ditempatkan tanda pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum dan sesudah tempat pemeriksaan.

## **I. PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Dari uraian pembahasan tersebut diatas, maka penulis menarik kesimpulan dalam jurnal ini sebagai berikut :

1. Peran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Dalam Penertiban Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Salah satu contoh peran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam menjaga sistem lalu lintas yang terpadu adalah melakukan pengaturan lalu lintas untuk mengkaji terhadap kondisi *eksisting* karakteristik Jalan Jatibaru dan menyusun suatu rencana transportasi yang tepat yaitu Pola Transportasi Makro (PTM) yang melakukan penataan sistem angkutan umum pada pembentukan struktur pola trayek angkutan umum yang lebih terorganisir, efisien dan efektif yang dimasa depan masyarakat percaya dengan jasa angkutan umum yang bertujuan mengurangi jumlah titik kemacetan di sekitar stasiun tanah abang serta dengan melakukan penertiban terhadap angkutan umum. Sebanyak 180 kendaraan yang telah stop operasional, mulai dari metromini, kopaja, dan lainnya. Penindakan itu dilaksanakan oleh gabungan Dalops Jatibaru, Suku Dinas di lima wilayah Ibu Kota dan terminal-terminal. Ia merinci, metromini yang telah ditilang sebanyak 160 unit, dan sebanyak 108 unit telah dikandangkan.

2. Pelaksanaan ketentuan bagi Angkutan Umum yang berhenti di tempat yang tidak seharusnya Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Pelaksanaan ketentuan bagi Angkutan Umum yang berhenti di tempat yang tidak seharusnya adalah dengan penegakan Pasal 278 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Namun, pada kenyataannya, penerapan Pasal tersebut tidak berjalan dengan baik dan sebagaimana mestinya.

## **B. Saran**

Dari uraian dan pembahasan dan kesimpulan, penulis memberikan saran dalam jurnal ini sebagai berikut

1. Diharapkan Kementerian Perhubungan melakukan sosialisasi secara komprehensif terhadap peraturan mengenai perizinan trayek angkutan umum beserta sanksi tegas terhadap

pengemudi angkutan umum yang tidak berhenti disembarang tempat.

2. Diharapkan Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai pelaksana kebijakan di bidang transportasi di wilayah DKI Jakarta harus memiliki ketegasan sikap terhadap pengemudi yang masih “nakal”.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU BACAAN ;

- Abdillah, Pius dan Danu Prasetya. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya : Arkola, 2009.
- Abdullah, Rozali. *Pelaksanaan Otonomi Luas dengan Pemilihan Kepala Daerah Secara Langsung*. Jakarta : PT Raja Grasindo, 2007.
- Adisasmita, Rahardjo. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Makassar : Graha Ilmu, 2014.
- Andrianysah. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Jakarta : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama, 2014.
- Anggrasena, Bima. *Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum*. Semarang : Universitas Diponegoro, 2010.
- Agustinus, Leo. *Politik dan Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI, 2006.
- Hadjon, et.al, Philipis M. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 1994.
- Kamaluddin. *Ekonomi Transportasi*. Bogor : Penerbit Ghalia Indonesia, 2003.
- Laica Marzuki, M. *Hukum dan Pembangunan Daerah Otonom*. Makasar : Kertas kerja PSKMP-LPPM UNHAS, 1999.
- Miro, Fidel. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta : Erlangga, 2005.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum dan Penelitian Hukum*. Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2004.
- Munawar. *Manajemen Lalu lintas Perkotaan*. Yogyakarta : Beta Offset, 2004.
- Nasution. *Manajemen Transportasi*. Bogor : Ghalia Indonesia, 2008.
- Nogi S. Tangkilisan, Hessel. *Kebijakan Publik yang Membumi, Konsep, Strategi dan Kasus*. Yogyakarta : Lukman Offset dan YPAPI, 2003.
- Pudiyatmoko, Sri. *Perizinan Problem Dan Upaya Pembinaan*. PT.Grasindo, Jakarta, 2009.
- Retnami, Setya. *Makalah Sistem Pemerintahan Daerah di Indonesia*. Jakarta : Kantor Menteri Negara Otonomi Daerah Republik Indonesia, 2000.
- Sadana, Agus. *Ruang Publik dan Kehidupan Warga Kota*. Jakarta : Kios baca, 2011.
- Soekanto, Soerjono. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : Raja Grafmdo Persada. 2002.
- Sutedi, Adrian. *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. cet I, Sinar Grafika, Jakarta, 2010.

Tamin, Ofyar Z. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung : Penerbit ITB, 2000.

Thoha, Miftah. *Kepemimpinan Dalam Manajemen*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2010.

Warpani, Suwardjoko. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung : Penerbit ITB, 2002.

Wawancara dengan Kepala Suku Dinas Perhubungan Jakarta Pusat pada tanggal 9 Maret 2020.

Widodo, Joko. *Analisis Kebijakan Publik*. Malang : Bayumedia, 2010.

Winarno, Budi. *Kebijakan Publik Teori, Proses, dan Studi Kasus*. Yogyakarta : CAPS, 2012.

Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah.

#### **ARTIKEL/JURNAL/MAKALAH**

Isnaeni Harun, Muhamad. “Kebijakan Kunci Manajemen Transportasi Kota Dalam Masa dan Pasca Reformasi”. *Jurnal PWK* Vol.10, No.1, 1999.

Munawar, Ahmad. “Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan”. *E-journal Universitas Islam Indonesia* No. 59/XXIX/I”, 2006.

#### **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN :**

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 5 Tahun 2010 Pasal 3 tentang Pedoman Pemberian Penghargaan Wahana Tata Nugraha.

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan