

DESKRIPSI UJI BERKALA KENDARAAN BERMOTOR MOBIL BUS ANTAR KOTA, DAMPAK EKONOMI DAN POTENSI KECELAKAAN LALU LINTAS DALAM DIMENSI PELAKU USAHA OTOBUS (STUDI KASUS TRAYEK IRISAN SOLO – SEMARANG)

Mikha Ekapaksi Putra Kawangmani¹
Yogi Pasca Pratama²
Bhimo Rizky Samudro³

¹*Alumni Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Maret*

²*Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Maret*

³*Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Maret*

sugengrahayu90@gmail.com, yogipasca@gmail.com, bhimosamudro@yahoo.com

Abstract

The background of this study is society needs in modern age which needs of transportation to support their activity. Transportation in Indonesia, especially mass transport that exist today seen not good. Government as supervision holder in public policy be charged to give clear regulation, implement and improvement services of mass transportation which is integrated and become positive impact.

Operational pattern of transport venture that their business be regulated by government through law expected capable to implement that in the field. However, in fact, many transport venture that doing principle of effective and efficient with ignore a standard which be appointed by the government through ministry of transportation. Route Solo – Semarang with variety of activity inside it, for many sector as tourism, farming, industry and creative economy need mass transportation.

This study uses methodology of qualitative research with phenomenology perspective in field about public policy in transportation sector. That public policy refers to policy about implement of technical standardization for vehicle and periodic test for intercity bus for incision route Solo – Semarang. Periodic test for vehicle policy to transport venture intend to find out implementation of periodic test for vehicle, to transport venture in incision route Solo-Semarang, along economy impact to people and to transport venture.

Government Policy of Periodic Vehicle Rule has been make negatif effect for public transportation if it can't be allowed.

Keywords: *Superbus Venture, Public Economy, Society as Consumer*

JEL Classification: *D22, O17*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu faktor umum dalam keberlangsungan pembangunan masyarakat In-

onesia. Masyarakat era modern saat ini menggunakan moda transportasi umum maupun transportasi pribadi bagi kehidupan sehari-hari mereka. Transportasi merupakan sarana distribusi dalam kegiatan perekonomian

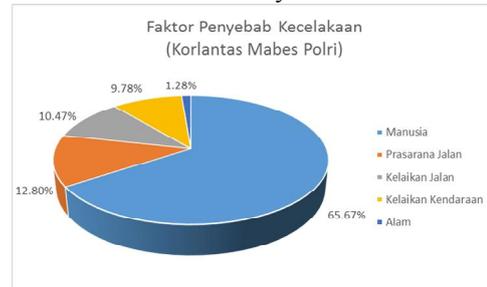
selain produksi dan konsumsi. Dalam keberlangsungan ekonomi Indonesia transportasi menjadi sarana penting di dalamnya. Secara umum di mata masyarakat. Transportasi adalah sarana kegiatan berpindah tempat terhadap manusia atau barang dengan tujuan tertentu dan menggunakan sarana tertentu yaitu kendaraan.

Transportasi dalam era modern telah berubah menjadi kebutuhan masyarakat di era modern dengan kebutuhan dan tuntutan yang semakin modern ragamnya. Transportasi di Indonesia yang semakin tumbuh dan berkembang baik secara kuantitas dan kualitas merupakan faktor pendukung kemajuan dan pengembangan wilayah sebagai bagian dari rencana pembangunan negara. Indonesia dengan banyak sumber daya alam yang harus dikelola oleh negara untuk kemakmuran rakyat, tentunya memerlukan fasilitas transportasi sebagai distribusi yang merupakan bagian dari proses ekonomi lainnya yaitu produksi, dan konsumsi.

Permasalahan transportasi publik di Indonesia masih menjadi permasalahan klasik diseluruh daerah di penjuruk negeri Indonesia. Kecelakaan lalu lintas, pembagian jalur dan ketertiban penyelenggara transportasi menjadi penyumbang masalah terbesar dalam permasalahan transportasi. Selain itu fenomena pertumbuhan jumlah ruas jalan yang tidak seimbang dengan perkembangan jumlah kendaraan bermotor mampu menyebabkan salah satu penyakit masyarakat yang sering disebut “macet”. Permasalahan akut ini sepertinya sudah menjadi selayaknya tanggungjawab bersama antara pemerintah dan masyarakat serta para pengusaha penyedia kendaraan. Pabrikasi penyedia kendaraan bermotor disinyalir juga menjadi akar munculnya kemacetan

karena tidak terbenturnya pabrikan produsen kendaraan bermotor terhadap tata kelola niaga yang seharusnya diselenggarakan dan ditaati oleh para produsen kendaraan bermotor.

Gambar 1: Faktor Penyebab Kecelakaan



Sumber : Korlantas Polri 2013

Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas mungkin juga berbanding lurus dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor yang beredar di jalanan Indonesia. Kecelakaan lalu lintas menurut data Penyebab Kecelakaan dari Korlantas Polri 2013, pada umumnya terdapat 3 (tiga) penyebab utama yaitu *Human Error* (kesalahan pada faktor manusia sebagai operator atau *user*), *malfuction vehicle* (kesalahan pada faktor kendaraan) dan faktor prasarana jalan (infrastruktur). Kecelakaan Lalu Lintas perlu menjadi perhatian khusus pemerintah dalam mengelola kebijakan khususnya bidang transportasi agar mampu tercipta lebih baik dalam pelaksanaannya.

Tabel 1: Data Kecelakaan Tahun 2000-2013 di Indonesia

| Tahun | Jumlah Kecelakaan | Meninggal Dunia | Luka Berat | Luka Ringan | Kerugian Materi (Juta Rp) |
|-------|-------------------|-----------------|------------|-------------|---------------------------|
| 2000 | 12.649 | 9.536 | 7.100 | 9.518 | 36.281 |
| 2001 | 12.791 | 9.522 | 6.656 | 9.181 | 31.617 |
| 2002 | 12.267 | 8.762 | 6.012 | 8.929 | 41.030 |
| 2003 | 13.339 | 9.856 | 6.142 | 8.694 | 45.778 |
| 2004 | 17.732 | 11.204 | 8.983 | 12.084 | 53.044 |
| 2005 | 91.623 | 16.115 | 35.891 | 51.317 | 51.556 |
| 2006 | 87.020 | 15.762 | 33.282 | 52.310 | 81.848 |
| 2007 | 49.553 | 16.955 | 20.181 | 46.827 | 103.289 |

| | | | | | |
|------|---------|--------|--------|---------|---------|
| 2008 | 59.164 | 20.188 | 23.440 | 55.731 | 131.207 |
| 2009 | 62.960 | 19.979 | 23.469 | 62.936 | 136.285 |
| 2010 | 66.488 | 19.873 | 26.196 | 63.809 | 158.259 |
| 2011 | 108.696 | 31.135 | 35.285 | 108.945 | 217.435 |
| 2012 | 117.949 | 29.544 | 39.704 | 128.312 | 298.627 |
| 2013 | 93.578 | 23.385 | 27.054 | 104.976 | 233.842 |

Sumber : Korlantas Polri 2014

Dalam mengantisipasi hal ini, Pemerintah Indonesia bersama dengan Kementerian Perhubungan sebagai penyelenggara negara memiliki regulasi dan peraturan tentang tata kelola transportasi umum khususnya angkutan darat demi terhindar dari permasalahan transportasi yaitu kecelakaan lalu lintas. Tujuannya adalah untuk mengatur dan memberikan ijin operasional kepada penyelenggara transportasi baik secara individu maupun kelompok pelaku usaha jasa transportasi secara ketat, terstruktur dan berkesinambungan.

Tabel 2: Kasus Kecelakaan di Indonesia yang Melibatkan Mobil Bus Januari-Februari 2012

| No | Kasus | Tanggal | Tewas | Luka | Lokasi |
|----|--|------------------|-------|------|----------------------------------|
| 1 | Bus nabrak bus, motor, mobil, dan masuk jurang | 10 Februari 2012 | 13 | 30 | Puncak, Bogor, Jawa Barat |
| 2 | Bus masuk jurang | 1 Februari 2012 | 12 | 19 | Sumedang, Jawa Barat |
| 3 | Minibus ditabrak KA | 18 Maret 2012 | 11 | 3 | Tasikmalaya, Jawa Barat |
| 4 | Travel minibus tabrak truk | 8 April 2012 | 9 | 4 | Jember, Jawa Timur |
| 5 | Minibus tabrak pejalan kaki | 22 Januari 2012 | 9 | 3 | Jakarta Pusat, DKI Jakarta |
| 6 | Bus nabrak motor dan warung | 1 Januari 2012 | 6 | 5 | Madiun, Jawa Timur |
| 7 | Truk nabrak mobil box dan truk | 6 April 2012 | 5 | 4 | Tol Jogorawi, TMI, Jakarta Timur |
| 8 | Minibus nabrak bus | 9 Januari 2012 | 5 | 0 | Ungaran, Jawa Tengah |
| 9 | Bus terbakar | 1 Mei 2012 | 13 | 14 | Limapuluh Kota, Sumatra Barat |
| 10 | Bus nabrak minibus | 6 Mei 2012 | 6 | 16 | Boyolali, Jawa |

| | | | | | |
|--------|----------------------|--------------|-----|-----|---------------------------|
| | | | | | Tengah |
| 11 | Bus terguling | 6 Mei 2012 | 7 | 24 | Pasuruan, Jawa Timur |
| 12 | Bus terguling | 9 Juni 2012 | 4 | 0 | Bandung, Jawa Barat |
| 13 | Bus terbalik | 26 Juni 2012 | 2 | 20 | Bone, Sulawesi Selatan |
| 14 | Minibus masuk jurang | 28 Juni 2012 | 8 | 4 | Danau Toba, Sumatra Utara |
| Jumlah | | | 110 | 146 | |

Sumber : Pemberitaan Media Massa 2012

Kasus kecelakaan yang melibatkan mobil bus pada interval bulan Januari-Februari 2012 di Indonesia menimbulkan korban jiwa sebanyak 110 orang. Data yang ada di atas merupakan data yang diperoleh dari pemberitaan media massa, sehingga mungkin masih banyak kasus terjadi karena luput dari pemberitaan media massa. Kecelakaan yang terjadi di Boyolali dan Ungaran dengan jumlah korban masing-masing 5 dan 22 korban jiwa tergolong fatal dikarenakan jenis kendaraan yang terlibat adalah minibus dengan kapasitas 8-25 orang.

Dilihat berdasarkan jumlah kapasitas kendaraan dan timbulnya korban, mengisyaratkan bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan yang sangat fatal. Penekanan akan terjadinya peristiwa kecelakaan dapat dilakukan apabila pemerintah dalam menerapkan kebijakan bidang transportasi mampu menjalankan secara maksimal dan tegas bagi para pelanggarnya. Oleh karena itu regulasi diperlukan baik dalam bentuk Peraturan Menteri, Undang-Undang dan sebagainya yang sesuai dengan hukum.

Dalam proses pengaturan regulasi transportasi, para pengguna transportasi individu, angkutan barang dan angkutan orang diwajibkan memiliki dokumen lengkap mengenai kendaraan sebagai bukti sah kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR/keur) yang diterbitkan oleh institusi tertentu

yaitu Dinas Perhubungan. Kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR/*keur*) diselenggarakan berdasarkan kepada Keputusan Menteri Perhubungan nomor 10 Tahun 1988 Pasal 1 tanggal terbit 26 Februari 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi berbunyi :

“yang dimaksud dengan jasa pengurusan transportasi (*Freight Forwarding*) dalam keputusan ini adalah usaha yang ditunjukkan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara yang dapat mencakup kegiatan penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penundaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen, perhitungan biaya angkut, klaim, asuransi atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya.”

Keputusan Menteri nomor 10 Tahun 1988 Pasal 1 yang tercantum di atas, menjelaskan bahwa dalam penyelenggaraan angkutan jalan, diperlukan kepengurusan transportasi yang diantaranya adalah kelayakan jalan kendaraan bermotor (KIR/*keur*) dan tarif retribusi kendaraan bermotor yang berbentuk pajak maupun non pajak. Keputusan Menteri Nomor 10 tahun 1988 juga menjadi acuan dalam terbentuknya undang-undang berikutnya. Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 dan Undang – Undang 22 Tahun 2009 merupakan sebuah kebijakan publik yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Kementerian Perhu-

bugan sebagai kebutuhan dan penyesuaian terhadap kemajuan transportasi publik dalam era modern.

Perundang–undangan yang ada di Indonesia dalam bidang transportasi digunakan sebagai acuan akan sebuah perlindungan konsumen transportasi baik angkutan barang maupun angkutan orang. Komponen yang diatur mengenai penyelenggaraan transportasi seperti standar teknis kendaraan dan keselamatan transportasi diatur berkesinambungan dengan aspek lainnya. Kebijakan uji berkala kendaraan bermotor secara hukum diatur dalam perundang-undangan dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor SK.1131/AJ.003/D-RJD/2003 telah mengacu pada Keputusan Menteri nomor 10 Tahun 1988, di mana dalam Surat Keputusan mengatur tentang standar pelayanan teknis mobil bus umum dari segi kelas pelayanan dan standar keselamatan.

Kemajuan transportasi yang menuntut penyelenggaraannya oleh perkembangan zaman sebagai penunjang antar wilayah maju dan wilayah yang sedang berkembang, dalam pelaksanaannya di Indonesia sangat banyak faktor yang menentukan dan juga efek domino dari setiap kebijakan yang ada. Kemajuan gaya hidup masyarakat tentunya juga dampak dari kemajuan transportasi yang pastinya selalu diikuti oleh banyak ragam jenis transportasi yang sudah di definisikan di atas beserta tentang peraturan dan ketetapan pemerintah selaku pembuat regulasi dan sebagai penyelenggara negara. Peningkatan pembangunan khususnya bidang transportasi dalam kegiatan sektoral regional baik dari penyelenggaraan transportasi termasuk

komponen didalamnya bersifat mata rantai dan memiliki dampak yang beragam (*multiplier effect*). Selain itu faktor idealisme perusahaan akan ekspansi produksi, menawarkan harga yang kompetitif, dan kemudahan bertransaksi yang diberikan oleh para produsen kendaraan melalui mitra finansial yang secara teori ekonomi perilaku usaha modern oleh Samuelson dan Nordhaus (1985:191) disebut sebagai “pemaksimalan laba perusahaan”.

Tumbuhnya jumlah kendaraan di Indonesia yang kurang sebanding dengan pertumbuhan jalan, tentunya akan banyak menyebabkan banyak hal seperti potensi jumlah kecelakaan yang meningkat. Jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia akan sering terjadi apabila terjadi kelalaian dalam penggunaannya, namun dapat pula berkurang apabila diterapkannya aturan yang tegas. Faktor penyebab utama kecelakaan menurut Korlantas Mabes Polri berdasarkan gambar 1, sangat memiliki keterkaitan antara ketersediaan sarana, faktor manusia dan faktor kelaikan jalan. Faktor manusia dan kelaikan jalan tentu biasanya ditimbulkan oleh operator kendaraan baik itu individu maupun kelompok organisasi seperti perusahaan penyedia jasa transportasi. Sedangkan faktor sarana dan ketentuan kelaikan jalan ada dalam tangan pemerintah sebagai penyelenggara negara dalam hal ini Kementerian Perhubungan beserta jajarannya. Oleh karena itu evaluasi dan tindak lanjut terhadap sebuah kebijakan publik uji berkala kendaraan bermotor perlu mendapat perhatian pemerintah baik pemerintah pusat atau pemerintah daerah.

Rumusan Masalah

Implementasi kebijakan pemerintah, sebagai penyelenggara negara bersama dengan Kementerian Perhu-

ngungan yang mengatur regulasi, kebijakan dan implementasi kepada penyelenggaraan transportasi darat yang pada kenyataannya belum tersusun secara rapi dan sistematis. Hal ini ditunjukkan dengan kebijakan tentang operasional berkala kendaraan bermotor sebagai angkutan umum penumpang belum berjalan maksimal bagi pelayanan moda transportasi massal di Indonesia. Perumusan masalah ini merujuk pada sejauh mana dana bagaimana implementasi kebijakan uji berkala kendaraan bermotor yang diatur oleh UU No 22 Tahun 2009 mengenai penyelenggaraan transportasi, dan Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003. Selain itu kebijakan mengenai standar pelayanan angkutan umum orang dan angkutan umum barang juga diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor SK.1131/AJ-.003/DRJD/2003 telah mengacu pada Keputusan Menteri nomor 10 Tahun 1988, dimana dalam Surat Keputusan mengatur tentang standar pelayanan teknis mobil bus umum dari segi kelas pelayanan dan standar keselamatan.

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran pelaksanaan kebijakan uji berkala kendaraan bermotor terhadap potensi kecelakaan lalu lintas serta dampak sosioekonomi di masyarakat pada jalur lintas irisan Solo–Semarang.

2. TINJAUAN PUSTAKA DAN HIPOTESIS

Transportasi

Transportasi menurut Adisasmita (2011:7) adalah suatu kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan baik berupa manusia atau barang. Secara umum di era modern dan global transportasi digambarkan sebagai kendaraan yang mampu mengangkut

sebuah muatan dalam jumlah banyak dalam satu kali kerja, sehingga mampu memberikan hasil yang efektif dan efisien. Transportasi menjadi sebuah ikon kebutuhan penting dalam kehidupan sebagai sarana menunjang aktivitas dalam kegiatan sehari-hari dan diharapkan mampu menjadi komponen penunjang yang sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

Manfaat Transportasi menurut Adisasmita (2011:9) yang dikutip dari L.A Schumer dalam bukunya yang berjudul *The Elements of Transport*, mengungkapkan bahwa transportasi memiliki 3 buah manfaat diantaranya manfaat secara ekonomi, manfaat secara sosial dan manfaat secara politik.

1) Manfaat Transportasi dalam Ekonomi

Manfaat transportasi secara ekonomi adalah berfungsi untuk memperluas pasar dalam kegiatan ekonomi, sebagai sarana distribusi dalam kegiatan produksi, sebagai sarana spesialisasi produksi dalam suatu daerah sesuai dengan potensi produksi baik secara sumber daya alam ataupun sumber daya manusianya.

2) Manfaat Transportasi dalam Sosial

Manfaat transportasi secara sosial ialah mampu memberikan kontribusi dalam kegiatan sosial seperti dengan kendaraan bantuan. Di Indonesia misalnya *ambulance*, kendaraan SAR, puskesmas keliling dan sebagainya.

3) Manfaat Transportasi dalam Politik

Manfaat transportasi dalam bidang politik yaitu sebagai sarana handal dalam menunjang kebijakan politik suatu daerah atau negara di antaranya kebijakan diplomatik terhadap suatu kondisi yang memungkinkan berimbas

pada kebijakan militer, sebagai antisipasi gangguan keamanan baik dalam maupun luar negeri.

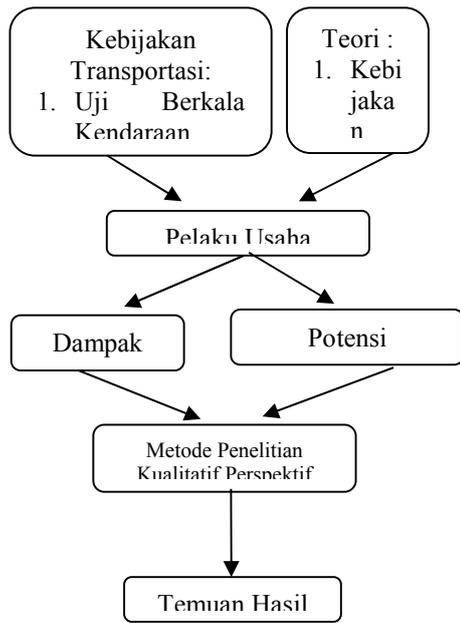
Transportasi dalam fungsinya memiliki peranan vital dalam perencanaan pembangunan perekonomian suatu daerah ataupun negara. Hal ini dikarenakan bahwa dalam kegiatan perekonomian sejatinya memiliki tiga komponen yaitu produksi, konsumsi dan distribusi. Distribusi menjadi komponen utama kegiatan perekonomian yang mampu dijalankan oleh transportasi sehingga keefektifan maupun keefisienan bisa berjalan dengan baik.

Trayek

Trayek atau Jalur, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah suatu jalur yang dilalui. Penulis mendefinisikan trayek adalah suatu jalur operasional yang dilalui oleh suatu kendaraan di bawah sebuah perusahaan jasa transportasi dalam menjalankan roda bisnis transportasinya sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku di bawah pengawasan institusi yang berwenang. Trayek atau rute perjalanan disusun sedemikian rupa dengan tujuan untuk melancarkan terselenggaranya transportasi yang tersusun secara sistematis dan terintegrasi. Dalam dunia transportasi, trayek dari suatu kendaraan angkutan dibagi menjadi angkutan trayek tetap teratur dan angkutan tidak dalam trayek namun memiliki ijin operasional.

Kerangka Berpikir

Gambar 3: Kerangka Berpikir



3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis menggunakan pendekatan *Fenomenologis* yang merupakan salah satu jenis pendekatan penelitian yang dilakukan oleh penulis, di mana penulis juga mencari esensi dari objek penelitian di lapangan melalui banyak aspek dan banyak sudut pandang yang disampaikan oleh informan dan narasumber. Dalam menunjang penelitian ini penulis juga menggunakan pendekatan *Etnografis* yang merupakan salah satu metode penelitian kualitatif di mana untuk memahami realitas sosial yang ada dengan cara menyatu dengan objek yang sedang dipelajari melalui observasi langsung, pembicaraan, interaksi, tindakan, serta dokumen lain dalam kurun waktu yang cukup agar dapat memahami realita tersebut secara utuh. Pendekatan etnografis yang dilakukan penulis adalah ditujukan untuk memahami sebuah realita sosial mengenai perilaku objek penelitian di lapangan, seperti pelaku usaha otobus, karyawan perusahaan otobus, meka-

nik, pengemudi, dan konsumen (penumpang).

Penelitian Kualitatif yang dilibatkan pada “kualitas” dengan menunjuk pada segi “alamiah” yang kemudian dipertentangkan “kuantum” atau “jumlah” tersebut (Moleong, 1988:2) yang secara mendalam dikemukakan dengan istilah inkuiri naturalistic, etnografi, interaksionis simbolik, perspektif ke dalam, etnometodologi, studi kasus, interpretatif, ekologis, dan deskriptif (Bogdan & Biklen, 1982:3)

Penelitian kualitatif menginginkan agar pengertian dan hasil interpretasi dalam proses penelitian kualitatif dapat dirundingkan dan disepakati oleh manusia yang dijadikan sumber data. Pada Penelitian kualitatif, teori terbatas pada sebuah definisi: suatu pernyataan sistematis yang berkaitan dengan seperangkat preposisi yang didapat dari data dan kemudian diuji kembali secara empiris. Dari sebuah teori tersebut Bogdan dan Biklen (1982:30) mengistilahkan sebagai paradigma, dimana paradigma itu sendiri diartikan sebagai kumpulan yang bersifat longgar berisi asumsi yang secara logis dianut bersama, konsep atau proposisi yang mengarahkan tentang cara berpikir dan cara melakukan penelitian.

Menurut Creswell (2015:94) sebuah penelitian kualitatif memiliki lima (5) pendekatan dalam melakukannya. Skenario penelitian kualitatif ada dua yaitu peneliti kualitatif tidak mengidentifikasi satu pendekatan spesifik apapun dalam penelitian kualitatif yang dilakukannya dan melalui pembahasan metode yang singkat dan dibatasi pada pengumpulan data wawancara langsung. Skenario berikutnya adalah skenario yang berkebalikan dengan skenario pertama yang disampaikan Creswell. Mengi-

identifikasi pendekatan dalam metode penelitian kualitatif sangat dibutuhkan dan diperlukan pelakusannya agar menunjang aspek menyeluruh dalam hal mengkaji hasil penelitian yang cangguh, akurat, akuntabel dan mampu memberikan kondisi spesifik agar tidak mengubah paradigma yang keluar dari arah penelitian itu sendiri.

Paradigma yang digunakan dalam penelitian ini adalah fenomenologi, di mana peneliti dalam pandangan fenomenologis berusaha memahami arti peristiwa dan kaitan-kaitannya terhadap orang-orang biasa dalam situasi tertentu. Seperti yang diungkapkan Manzilati (2005:1), fenomenologi tidak berasumsi bahwa peneliti mengetahui arti sesuatu bagi orang-orang yang sedang mereka teliti. Inkuiri fenomenologi dimulai dengan diam. Diam merupakan tindakan untuk menangkap pengertian yang sedang diteliti. Dalam hal ini manusia dianggap secara “aktif” menciptakan dunianya dan memiliki kesadaran dan mengkomunikasikan pengalaman sehari-hari dan pengetahuannya. Dengan kata lain fenomenologi menolak beberapa asumsi yang memisahkan antara subyek (*knower*) dari obyek (*known*) [*dalam Pragma*, 2014:7].

4. ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Pemerintah dalam Penyelenggaraan Transportasi di Indonesia

Pemerintah sebagai penyelenggara negara dalam penyelenggaraan transportasi kewenangannya dimiliki oleh Kementerian Perhubungan sebagai pembuat kebijakan dari pusat dan Dinas Perhubungan yang memiliki kewenangan di daerah tingkat I (satu) dan II (dua) wilayah provinsi kota/kabupaten. Kewenangan pemerintah melalui Kementerian Perhubungan

dan jajaran dibawahnya dalam mengelola, dan membuat kebijakan tentunya sebagai aturan main dan demi kenyamanan bagi masyarakat dalam menggunakan transportasi. Maka dari itu terdapat beberapa kebijakan yang mengatur tentang standar pengelolaan kendaraan angkutan umum, kewenangan kelas pelayanan dan jenis kendaraan, serta standar khusus operasional kendaraan angkutan umum.

Tata cara dan administrasi pengusaha penyedia jasa transportasi juga diatur dalam undang undang negara sebagai bentuk penyelenggaraan layanan usaha jasa transportasi massal bagi masyarakat. UU No 22 Tahun 2009 yang diterbitkan oleh Presiden Republik Indonesia mengatur tentang aturan lalu lintas dan angkutan jalan serta memberikan regulasi kepada pelaku usaha jasa transportasi yang menyebutkan bahwa dalam UU No 22 Tahun 2009, perusahaan jasa transportasi harus lembaga yang memiliki badan hukum, lebih tepatnya berbunyi:

“UU 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 21 : Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hokum yang menyediakan jasa angkutan umum orang/ barang dengan Kendaraan Bermotor Umum”

Pemerintah pusat dalam hal ini Presiden Republik Indonesia bersama Kementerian Perhubungan merancang dan menerapkan undang-undang tersebut juga sebagai sebuah langkah dalam melindungi masyarakat umum dalam hal ini penumpang moda transportasi umum sebagai konsumen. Para pelaku usaha jasa transportasi beserta karyawan maupun pihak yang terlibat di dalamnya dituntut dapat memahami undang – undang yang ada agar terlindunginya hak konsumen sebagai pengguna jasa transportasi. Terbitnya UU No 22 Tahun

2009 yang mengatur tentang lalu lintas jalan dan angkutan umum, kemudian diamandemen dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 yang mengatur penyediaan tentang angkutan umum orang yang menegaskan status badan hukum penyedia jasa transportasi yang telah diatur sebelumnya pada UU 22 Tahun 2009. Pemberlakuan aturan baru tersebut secara menyeluruh harus diketahui oleh semua pelaku usaha jasa transportasi, termasuk pihak-pihak yang terlibat di dalamnya baik karyawan, kru armada transportasi termasuk juga supervisor perusahaan di lapangan seperti yang disampaikan oleh Bapak Bowo, selaku supervisor dari PO EKA CEPAT (PT EKAMIRA) wilayah Solo berikut ini :

“Dadi mas, saiki iku aturan pemerintah sing anyar kabeh kabeh PO kui kudu dadi PT (Perseroan Terbatas), aturan anyar ngono kui mas, makane iki soko garasi lagi ngurus administrasi karo di daf-tarne. Sosialisasine soko Dinas Perhubungan ngono kui, nek lokalane ngurus e ning Provinsi, tapi nek lintas ngurus e ning Kementerian Perhubungan Jakarta. Pokok e kui kabeh-kabeh PO sak Indonesia, tapi gak weruh mas yen di nggo PO cilik sing mung wisatanan, nasib e piye durung iso paham. Mesakno arek e nek ngono iku. “

“Jadi mas, sekarang ini aturan terbaru dari pemerintah menyatakan bahwa semua Perusahaan otobus harus menjadi PT (Perseroan Terbatas), aturan terbaru seperti itu, oleh karena itu dari pihak manajemen di garasi sedang mengurus administrasi untuk kemudian didaftarkan . Sosialisasi dari Dinas Perhubungan seperti itu, apabila rute lokalane (Antar Kota

Dalam Provinsi) mengurus di Dinas Perhubungan Provinsi dan apabila bus lintas (Antar Kota Antar Provinsi) mengurus di Kementerian Perhubungan Jakarta. Yang jelas itu semua perusahaan otobus seluruh Indonesia, namun saya kurang tahu apabila perusahaan otobus kecil yang hanya melayani pariwisata nasibnya bagaimana. Kasihan sebenarnya orang seperti itu”

Dari penuturan yang disampaikan oleh Bapak Bowo selaku supervisor dari PO EKA CEPAT (PT EKAMIRA) dapat ditemukan fakta bahwa pekerja di lapangan diharapkan memahami akan aturan tersebut dan secara administrasi akan disiapkan oleh perusahaan, namun juga dipikirkan oleh beliau mengenai nasib para pelaku usaha jasa transportasi yang kecil, sebagai contoh pemilik bis pariwisata pribadi atau perorangan. Masa depan pelaku usaha jasa transportasi kecil yang dimaksud oleh Bapak Bowo tentunya dilihat dari aspek terhadap keberlangsungan usaha dari perusahaan otobus kecil tersebut. Administrasi yang dipandang sedikit rumit dan *operational cost* yang tinggi, menurut Bapak Bowo juga cukup memberatkan dalam pelaksanaannya.

Penyelenggaraan aturan pemerintah dalam bidang transportasi tentunya juga menuntut penyesuaian atas perkembangan zaman dan kebutuhan serta faktor ketersediaan infrastruktur yang layak baik itu jalan, penyedia fasilitas uji kelayakan kendaraan maupun fasilitas lainnya. Kementerian perhubungan dalam hal ini yang telah membuat regulasi dan menyesuaikan setiap Peraturan Pemerintah maupun Undang-Undang yang berlaku tentu juga didasarkan pada faktor penyesuaian kondisi di lapangan.

Pelaku usaha penyedia jasa transportasi tentunya dalam menjalankan

juga memiliki kewajiban administrasi untuk operasional yang telah diatur oleh Kementerian Perhubungan. Aturan dalam pelaksanaan usaha jasa transportasi tentunya meliputi akan jenis kendaraan, rute kendaraan, serta keseimbangan angkutan pelayanan dalam *supply* dan *demand* konsumen, produsen pada wilayah yang menjadi operasional pelaku usaha jasa transportasi. Pada tahun 2003, Kementerian Perhubungan Indonesia menetapkan ketentuan baru terkait penyelenggaraan angkutan jalan yang tertuang dalam Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Standar Penyelenggaraan Angkutan Umum Jalan (KM 35 Tahun 2003). Penyelenggaraan angkutan umum mengenai trayek yang diatur dalam Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Pasal 1 ayat 7 yang berbunyi :

“Angkutan Antar Kota Antar Propinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten / Kota yang melalui lebih dari satu daerah Propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek”

Pasal 1 ayat 8 yang berbunyi :

“Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten / Kota dalam satu daerah Propinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek”

Ayat yang disebutkan dari Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 pada pasal 1 ayat 7 dan 8 telah mengatur bahwa sebuah kendaraan umum yang beroperasi dengan status Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) ataupun Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) diwajibkan menggunakan “mobil bus umum” dan “terikat dalam trayek”. Definisi mobil

bus umum juga tentunya diatur dalam undang undang yang diatur dalam Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 dalam pasal (1) ayat 19 yang berbunyi:

“Bus Kecil, adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 9 – 16 dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan 4 – 6,5 meter.”

Melalui pasal (1) ayat 19 tersebut telah ditentukan bahwa sebuah kendaraan angkutan umum dengan rute antar kota harus menggunakan bus umum yang memiliki kapasitas penumpang lebih dari 9 (sembilan) orang . Mobil bus umum diwajibkan memiliki trayek serta terlibat dalam tata cara penyelenggaraan angkutan umum yang termasuk di dalamnya adalah uji kendaraan bermotor. Uji kendaraan bermotor sebagai administrasi yang merupakan uji kelayakan kendaraan umum yang akan beroperasi dalam sebuah trayek tetap maupun tidak tetap. Kegiatan uji kelayakan operasional kendaraan bermotor dalam penyelenggaraan jasa angkutan umum diatur oleh Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tercantum dalam Pasal 53 ayat 1 (satu) dan 2 (dua) serta pasal 54 yang berbunyi :

Pasal 53

(1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat

(2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diperasikan di jalan

(2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan :

a. Pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor ; dan

b. Pengesahan hasil uji

Pasal 54

(1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

(2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran;
- d. Karoseri;
- e. Rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya.

(3) Pengujian terhadap persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi :

- a. Emisi gas buang Kendaraan bermotor;
- b. Tingkat kebisingan;
- c. Kemampuan rem utama;
- d. Kemampuan rem parkir;
- e. Kincup roda depan;
- f. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
- g. Akurasi alat penunjuk kecepatan, dan;
- h. Kedalaman alur ban.

(4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban dan uji sistem lampu

(5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pa-

da ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.

(6) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.

(7) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Uji berkala kendaraan bermotor yang tercantum dalam UU 22 tahun 2009 yang diatur dalam pasal 53 dan 54 merupakan aturan kementerian perhubungan yang harus ditaati oleh para pelaku usaha penyedia jasa transportasi angkutan umum orang dan angkutan umum barang. Namun dalam penelitian ini memfokuskan terhadap angkutan umum penumpang jalan berupa mobil bus umum yang memiliki rute Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) maupun Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Pelaku usaha jasa transportasi apabila dalam perkembangan usahanya menjalankan bisnis transportasi yang terkait dengan urusan administrasi tentunya akan memudahkan dan menjadikan kepercayaan konsumen terhadap para produsen penyedia jasa transportasi dalam hal ini adalah para pemilik perusahaan otobus. Hal itu juga disampaikan oleh Bapak Ardi selaku petugas Dinas Perhubungan lingkup Kotamadya Surakarta yang bertugas di UPTD Terminal Tirtonadi Surakarta berikut ini:

“Kebijakan dari Kementerian ataupun dari Dinas itu sebenarnya juga untuk kebaikan bersama, apalagi soal regulasi angkutan jalan yang sebenarnya menyangkut dari uji kelayakan kendaraan, trayek, ad-

ministrasi perijinan dan lainnya juga sudah diatur oleh Kementerian Perhubungan atau Dinas Perhubungan dengan mempertimbangkan banyak aspek. Sebagai contoh kalo masalah selera penumpang dalam memilih bus, tentunya pasti akan memilih armada yang bagus, nyaman, dan aman. Bagaimana implementasi aman dan nyaman, ya tentu saja dari kebersihan, perawatan kendaraan fasilitas yang diberikan, kualitas armada yang dilihat dari karoseri dan lainnya yang sudah diatur oleh undang-undang. Kan itu semua juga dapat dilihat secara kasat mata, meskipun penumpang tidak paham secara mendalam apa yang ditentukan, namun efeknya tentu saja terhadap pelayanan jasa transportasi yang diberikan oleh perusahaan otobus.”

Prosedur Operasi Standar dalam perusahaan jasa transportasi umum yang dinyatakan oleh Kementerian Perhubungan sudah selayaknya diterapkan dan diimplementasikan oleh perusahaan otobus, tetapi dalam faktanya di lapangan belum dapat berjalan secara maksimal. Tidak dipungkiri bahwa praktik kurang terpuji pun juga dapat dilihat dan dirasakan oleh masyarakat baik penumpang sebagai konsumen, pelaku usaha jasa transportasi sebagai produsen termasuk karyawan di dalamnya serta anggota Kementerian Perhubungan beserta jajaran di bawahnya sebagai pemangku kebijakan atas permasalahan transportasi di Indonesia. Perusahaan otobus yang dianggap sebagai pelaku bisnis tentunya juga memiliki strategi bisnis tersendiri dalam usaha mereka yang dapat diterapkan sewaktu-waktu namun dengan tanpa mengesampingkan aturan dan perundang-undangan yang ada.

Perusahaan otobus dalam sebuah wilayah tertentu dalam operasionalnya pasti memiliki jumlah dan kondisi yang berbeda dari tahun ke tahun. Perbedaan tentu saja dapat dikatakan perbedaan yang menuju positif atau negatif. Positif berarti perusahaan otobus mampu dipercaya masyarakat sebagai konsumen dalam menggunakannya sebagai aktivitas untuk bepergian, sukses dalam mengembangkan usaha, ekspansi ke bidang lain dan sebagainya. Negatif sudah pasti kebalikan dari perbedaan yang positif seperti turunnya penumpang karena hilangnya kepercayaan akan pelayanan jasa transportasi, kurangnya modal karena biaya operasional yang tinggi, ketidakjelasan dalam pengelolaan administrasi dan lain sebagainya. Pengelolaan yang baik dalam perusahaan otobus baik dalam ketertiban administrasi, pelayanan jasa yang diberikan kepada konsumen maupun strategi bisnis juga menjadi faktor “eksistensi usaha” bagi para perusahaan otobus. Ditetapkannya regulasi bagi perusahaan otobus yang hendaknya ditaati oleh perusahaan otobus tentunya dapat menjadikan sebuah peluang untuk menjalankan strategi bisnis.

Kebijakan Direktorat Perhubungan Darat yang mengatur tentang penyelenggaraan transportasi darat khususnya mobil bus umum angkutan antar kota yang tertuang dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Republik Indonesia tahun 2003 nomor SK.1131/AJ.003/DRJD/2003 tentang standar pelaksanaan dan pelayanan teknis bus umum angkutan antar kota. Dalam Surat Keputusan yang dibuat ini mengatur secara teknis bentuk kelas pelayanan jasa transportasi umum angkutan antar kota. Pembagian kelas pelayanan jasa tran-

sportasi mobil bus umum angkutan antar kota dibagi menjadi 2 jenis pelayanan yaitu :

- 1) Pelayanan Ekonomi.
- 2) Pelayanan non Ekonomi.

Pelayanan ekonomi yang dimaksud dalam Surat Ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Tahun 2003 pasal (2) ayat (1) menyebutkan bahwa :

“Pelayanan ekonomi adalah pelayanan minimal tanpa fasilitas tambahan dengan tetap memperhatikan aspek keselamatan dan kualitas pelayanan.”

Perusahaan otobus yang beroperasi dengan memberikan pelayanan jasa kelas ekonomi kepada penumpang diatur oleh undang-undang berikut juga termasuk ketentuan dalam penetapan tarif pelayanan jasa yang diatur sesuai undang-undang dengan satuan harga dalam tiap kilometer (Rp xxx,-/km). Pelayanan jasa kelas ekonomi tentunya mengharapkan agar terdistribusinya jasa fasilitas terhadap semua kalangan masyarakat di Indonesia untuk menunjang aktivitas pembangunan masyarakat secara ekonomi. Perusahaan otobus yang beroperasi diberikan hak atas strategi bisnis dalam kelas pelayanan jasa yang diatur oleh undang-undang sesuai kemampuan dan strategi bisnis perusahaan. Selain itu tidak ada fasilitas tambahan yang diterapkan oleh penumpang bus umum kelas ekonomi juga menjadikan satuan harga penumpang lebih terjangkau oleh masyarakat. Pelayanan jasa transportasi selain dari kelas ekonomi yang diatur oleh undang – undang yang tertuang dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2003 juga mengatur tentang kelas pelayanan jasa mobil bus umum kelas non Ekonomi sebagai berikut :

Pasal (2) ayat (2) :

“Pelayanan non ekonomi adalah pelayanan dengan dilengkapi fasilitas tambahan yang berupa pengatur suhu ruangan (AC), tempat duduk yang dapat diatur (*reclining seat*) dan peturasan (toilet) untuk kenyamanan penumpang.”

Pasal (3) ayat (1) :

“Pelayanan Non Ekonomi sebagaimana dimaksud Pasal 2 ayat (2) terdiri

dari empat kelas yaitu :

- a. Kelas Bisnis RS
- b. Kelas Bisnis AC
- c. Kelas Eksekutif
- d. Kelas Super Eksekutif .”

Pelayanan jasa transportasi mobil bus umum dalam kelas non – ekonomi merupakan jenis pelayanan jasa yang diberikan dengan tujuan memberikan kenyamanan bagi penumpang dalam melakukan perjalanan. Faktor kenyamanan penumpang sebagai konsumen inilah yang dirasakan oleh para pelaku usaha penyedia jasa transportasi untuk mengatur sebuah strategi dalam kegiatan bisnis transportasinya, sehingga dalam persaingan bisnis banyak pelaku usaha yang melakukan variasi strategi bisnis perusahaan tanpa mengesampingkan ketetapan dan peraturan yang berlaku. Bagi sebuah perusahaan otobus pilihan untuk menyediakan kelas pelayanan jasa transportasi pastinya juga mempertimbangkan banyak faktor pangsa pasar, biaya operasional dan ketersediaan sarana pendukung dalam menjalankan bisnis transportasi.

Sebagai contoh sebuah perusahaan otobus yang berkantor pusat di Kota Salatiga bernama PT Safari Eka Kapti mengoperasikan trayek bus umum dengan trayek Solo – Semarang dengan 2 (dua) jenis kelas pelayanan jasa transportasi. PT Safari Eka Kapti yang mengoperasikan

mobil bus umum dengan pelayanan kelas ekonomi yang dioperasikan oleh PO Royal Safari Ekonomi dan PO Taruna Ekonomi. Sedangkan dalam jenis pelayanan jasa kelas non ekonomi yaitu bisnis AC yang dioperasikan oleh PO Royal Safari Bisnis, PO Taruna Bisnis dan PO Safari Bisnis. Jenis kelas pelayanan jasa transportasi mobil bus umum yang dibedakan oleh perusahaan jasa transportasi trayek Solo – Semarang oleh PT Safari Eka Kapti memiliki tujuan seperti yang disampaikan oleh Bapak Bero Sulardi selaku Personalia PO Safari (PT Safari Eka Kapti) yang menyatakan :

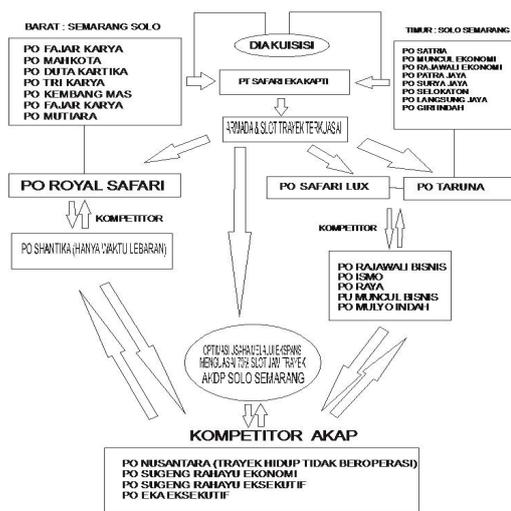
“Safari kui duwe bis bumel (kelas ekonomi) karo AC ne yo ono tujuane. Ben penumpang iso milih arep numpak sing murah opo sing rodo larang sithik tur penak. Sing numpak bumel (kelas ekonomi) yo biasane bakul pasar, cah sekolah, mahasiswa wong pabrik soale karcise terjangkau. Bedo yen AC biasane sing numpak wong nyambut gawe butuh nyaman. Istilahe neng ilmu dodolan yo kui dum-dumane sing kelas menengah ke bawah karo kelas menengah ke atas.”

“PO Safari memiliki bus “bumel” (kelas ekonomi) dengan bus AC tentu ada tujuannya. Supaya penumpang bisa memilih akan naik yang murah atau sedikit lebih mahal tapi nyaman. Yang terbiasa naik bus “bumel” (kelas ekonomi) adalah pedagang pasar, anak sekolah, mahasiswa, buruh pabrik karena harganya yang terjangkau. Berbeda dengan bus AC biasanya yang menggunakan adalah orang bekerja dan butuh kenyamanan. Istilahnya dalam ilmu perdagangan ya pembagian bagi konsumen me-

nengah ke bawah dan menengah ke atas.”

Jenis pelayanan kelas mobil bus umum dari PT Safari Eka kapti yang berbeda yang disampaikan oleh Bapak Bero Sulardi ini tentunya dengan maksud memberikan peluang kepada penumpang untuk memilih kelas pelayanan jasa transportasi yang bertujuan untuk memaksimalkan pemasukan perusahaan sesuai dengan selera dari konsumen dalam hal ini penumpang. “Konsumen Sebagai Raja” merupakan slogan yang beredar di masyarakat luas yang mengharuskan produsen memberikan pelayanan terbaik bagi konsumennya. Strategi dalam pelayanan jasa mobil bus umum tentunya menjadi strategi tersendiri bagi perusahaan angkutan agar mampu menjalankan usaha bisnis transportasinya dan mempertahankan serta mengembangkan usaha yang dalam konsep bisnis merupakan kegiatan “ekspansi usaha”.

Gambar 4: Para Pelaku Usaha Otobus pada Jalur Solo – Semarang



Sumber : Data Lapangan Diolah. 2016

Uji Kelayakan Jalan Angkutan sebagai Syarat Operasional Kendaraan

Kendaraan angkutan barang maupun angkutan penumpang orang mempunyai kewajiban untuk melakukan Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor seperti tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum pada pasal 53 dan pasal 54. Uji kelayakan kendaraan bermotor yang sudah dibahas pada subbab Kebijakan Dinas Perhubungan di atas menyatakan bahwa Uji Kelayakan Kendaraan wajib dilakukan secara berkala dan memiliki masa berlaku dalam jangka waktu tertentu.

Uji Kelayakan kendaraan angkutan baik angkutan barang maupun orang tentu sangat menjadi perhatian bagi setiap pelaku usaha jasa transportasi, baik jasa transportasi angkutan barang maupun jasa transportasi angkutan orang. Kelayakan jalan pada setiap kendaraan umum akan dilakukan inspeksi rutin oleh pejabat dinas terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan atau langsung dari Kemen-

terian Perhubungan, dengan tujuan menekan angka kerusakan, kecelakaan, serta memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan maupun pengguna transportasi.

Fenomena ketatnya birokrasi dan prosedural dalam pelaksanaan uji kelayakan kendaraan tentu dengan maksud tertentu dan tujuan tertentu pula. Hal ini sudah menjadi peraturan yang sudah ditetapkan oleh dinas terkait. Maka dari itu diharapkan para pelaku usaha transportasi mampu menaatinya. Pelaku usaha transportasi dalam menghadapi uji kelayakan kendaraan tentu memiliki pandangan masing-masing dalam menyikapi peraturan standar kelayakan jalan dari armada kendaraan angkutan mereka. Dalam pelaksanaannya pengusaha otobus maupun karyawan dengan operasional jarak dekat dan rata-rata penghasilan sedikit beranggapan bahwa uji kelayakan kendaraan sangat memberatkan bagi pelaku usaha jasa transportasi jarak dekat, seperti penuturan Bapak Anto, kernet PO Abdi Mulyo jurusan Salatiga – Sruwen – Karanggede berikut ini.

“Uji KIR itu wajib mas, soale wes aturan e pemerintah, yen perusahaan gedhe gampang mas nglakoni kui, soale pemasukan perusahaan gedhe karena modale yo gedhe, lha yen montor cilik wong ndeso ngene iki iso opo mas, ban karo kampas rem we nyilih (sewa) nggo UJI KIR, sing penting surate metu, montor iso mlaku, setoran neng juragan lancar, iso ge tuku mangan anak putu”.

“Uji KIR itu wajib mas, karena sudah menjadi aturan pemerintah, kalo perusahaan besar mudah dalam menjalankan aturan tersebut karena pemasukan besar modal juga besar, apabila kendaraan kecil orang desa (angkutan pedesaan)

bisa apa mas, ban dengan kampasnya saja kami pinjam untuk pelaksanaan Uji KIR, yang penting suratnya keluar, kendaraan bisa jalan, setor pendapatan kepada pemilik lancar, bisa untuk menghidupi keluarga.”

Dari petikan kalimat tersebut, informan mengatakan bahwa untuk memenuhi kebutuhan komponen perijinan operasional angkutan umum penumpang, bahwa Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor menjadi hal yang berat dilakukan oleh pengusaha angkutan. Hal ini dikarenakan dengan syarat lulus uji kelayakan kendaraan bermotor yang mengharuskan komponen kendaraan dalam kondisi prima, yang berarti perawatan kendaraan menjadi indikator kelulusan uji kelayakan kendaraan bermotor. Biaya operasional kendaraan bermotor termasuk komponen dan suku cadang yang mahal harganya, serta semakin bertambahnya kendaraan bermotor pribadi, membuat pemasukan pelaku usaha jasa angkutan umum berkurang. Berikut pernyataan lanjutan dari Bapak Anto :

“*Intine kui mas, yen kahanan penumpang ora rame koyo mbiyen, tur opo-opo soyo larang, dingo ngadepi kui yo kudu pinter ngakaline mas, prinsip wong montoran iku sing penting ngglinding*”.

“Intinya itu mas, dalam keadaan penumpang yang tidak ramai seperti dulu, semuanya juga semakin mahal, untuk menghadapi tersebut ya harus pandai dalam mengakalinya mas, prinsip orang yang bekerja di angkutan yaitu yang penting bisa jalan.”

Kesiapan dan kesadaran para pelaku usaha transportasi yang menggunakan kendaraan besar dalam menjalankan usahanya untuk mentaati peraturan pelaksanaan uji kelayakan

kendaraan bermotor adalah penting. Uji kelayakan kendaraan bermotor bertujuan menentukan dan memastikan keselamatan pengguna jalan, sekaligus menyelamatkan keberlangsungan usaha transportasi yang dijalani oleh pelaku usaha. Tidak kooperatifnya para pelaku usaha transportasi dalam melakukan uji kelayakan kendaraan bermotor secara berkala tentu berdampak buruk seperti kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh komponen kendaraan yang sudah dalam kondisi tidak baik.

Secara umum gangguan pada kendaraan bermotor disebabkan oleh 2 (dua) hal yaitu :

- 1) Faktor teknis: Komponen kendaraan yang bermasalah
- 2) Faktor non teknis :
Human error

Faktor teknis yang terjadi apabila terjadi gangguan pada kendaraan bermotor tentu hal ini disebabkan karena komponen kendaraan yang rusak ataupun tidak mampu bekerja secara maksimal. Oleh karena itu dalam sebuah perusahaan transportasi dituntut mampu memberikan perawatan kepada setiap armada yang berjalan.

Faktor non teknis secara umum disebabkan karena *human error* yang biasa terjadi pada *brainware* yang mengoperasikan kendaraan tersebut atau pada kendaraan lain sehingga menyebabkan terjadinya suatu gangguan kecelakaan. Faktor *human error* kadang bisa disadari maupun tidak disadari yang mana kesimpulan dari faktor *human error* tersebut diperlukan penyelidikan secara mendalam. Dalam kasus kecelakaan, pendapat dan pengalaman serta penyelidikan terhadap objek peristiwa kecelakaan tentunya beragam dan sesuai naluri dari para pelaku usaha transportasi, seperti penuturan Bapak Bero Sulardi

personalia PO Safari (PT Safari Eka Kapti):

“Tabrakan niku mas, masalah salah lahe wong, utowo goro-goro salah lahe montor secara teknis kui tetep wae jenenge tabrakan, yen eneg faktor human error kui iso soko bis e, iso soko sing ditabrak utowo nabrak bis e.”

“Kecelekaan itu masalah salahnya orang (*human error*) atau gara-gara kesalahan dari kendaraan secara teknis tetep saja namanya kecelekaan, bila terjadi faktor *human error* itu bisa disebabkan dari bis itu sendiri, bisa dari yang ditabrak atau yang menabrak bis.”

Fenomena kecelekaan lalu lintas yang mengakibatkan banyaknya jumlah korban jiwa sering melibatkan kendaraan angkutan umum penumpang. Hal ini dibuktikan dengan beberapa kasus kecelekaan besar dengan korban jiwa lebih dari 8 korban selalu melibatkan kendaraan angkutan umum penumpang.

Fenomena kecelekaan tunggal yang lain adalah kecelekaan tunggal bus pariwisata B7222KGA di tol Jatingaleh Semarang arah Solo. Kecelekaan bus yang sangat fatal ini mengakibatkan 16 korban jiwa dan puluhan lainnya mengalami luka berat dan luka ringan. Kecelekaan bus pariwisata B7222KGA menurut investigasi KNKT diakibatkan faktor kelelahan pengemudi dalam mengemudi kendaraan yang akhirnya secara tidak sadar mengemudi kendaraan di atas batas kecepatan yang telah ditentukan.

Hasil investigasi KNKT yang menyebutkan di mana dalam informasi faktual, pengemudi melakukan kelalaian dalam mengemudi kendaraan sehingga bus keluar jalur dari tikungan yang ada di tol dan berada di

arah berlawanan. Kapasitas bus yang dalam buku Uji Berkala Kendaraan Bermotor yang seharusnya 45 orang, pada faktanya bus mengangkut 71 orang termasuk pengemudi dan pembantu pengemudi. Faktor human error kembali menjadi penyebab terjadinya kecelekaan yang menimbulkan korban jiwa dengan jumlah besar.

Gambar 5: Posisi Terakhir Mobil Bus Pariwisata B7222KGA setelah Kecelekaan



Sumber : KNKT 2015 diakses pada 28 Maret 2016 pukul 14.00 WIB

Bus yang mengangkut penumpang asal Jawa Timur ini secara teknis dalam penyelidikan KNKT, dianggap layak melakukan perjalanan. Namun di sisi lain terdapat pelanggaran administratif dengan tidak diperpanjangnya Uji Berkala Kendaraan yang seharusnya habis pada 14 November 2014. Hasil investigasi KNKT juga menguatkan bahwa kondisi sarana prasana jalan dengan tikungan tajam dan menurun sudah seharusnya pengemudi tidak mengemudi kendaraan dalam kecepatan yang tinggi. Mobil bus yang berjalan dengan kecepatan tinggi menabrak tebing pada arah berlawanan dan melewati pembatas jalan beton setinggi 81 cm.

Gambar 6: Proses Olah Tempat Kejadian Perkara Kecelekaan Bus Pariwisata B7222KGA



Sumber : KNKT 2015 diakses pada 28 Maret 2016 pukul 14.00 WIB

Gambar 7: Kondisi Terakhir Bus Pariwisata B7222KGA



Sumber : KNKT 2015 diakses pada 28 Maret 2016 pukul 14.00 WIB

Berdasarkan gambar di atas terlihat bahwa kerusakan pada kabin penumpang sangat parah karena benturan keras terhadap tebing pada bahu jalan tol. Kondisi tersebut mengakibatkan korban jiwa sejumlah 16 orang dan puluhan lainnya luka berat. Faktor standar teknis, kelaikan jalan kendaraan, serta faktor manusia menjadi penyebab utama dalam peristiwa kecelakaan ini.

5. KESIMPULAN, IMPLIKASI, SARAN, DAN BATASAN

Kesimpulan

- 1) Berdasarkan analisa data lapangan dalam penelitian disimpulkan bahwa pelaksanaan kebijakan Uji Berkala Kendaraan Bermotor melalui PP Nomor 44 Tahun 19-93 tentang kesesuaian tatacara pengangkutan orang dan barang dan Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan

dengan Kendaraan Umum yang mengatur tentang operasional kendaraan angkutan umum penumpang pada penelitian ini berpengaruh terhadap operasional perusahaan jasa transportasi angkutan umum penumpang. Sebagai contoh perusahaan otobus antar kota dalam provinsi (AKDP) Solo – Semarang yang tidak mampu bertahan banyak yang “gulung tikar” atau mengalihkan strategi bisnis. Beban biaya komponen dan *sparepart* dalam memenuhi standar yang ditetapkan dalam kebijakan uji berkala kendaraan bermotor, serta biaya administrasi yang tinggi, tidak sebanding dengan penghasilan yang diperoleh dalam operasional sehari-hari membuat pengusaha penyedia jasa transportasi mengabaikan pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor.

- 2) Pelayanan jasa perusahaan transportasi umum penumpang yang diberikan kepada konsumen terkait dengan komponen kendaraan yang diatur dalam PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang kesesuaian tatacara pengangkutan orang dan barang; dan Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum serta dilanjutkan oleh Surat Keputusan Direktorat Jendar Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Republik Indonesia nomor SK.1131/AJ.003/DRJD/2003 tentang standar pelaksanaan dan pelayanan teknis bus umum angkutan antar kota, merupakan standarisasi operasional mobil bus umum yang membrikan dampak bagi pelayanan jasa transportasi kepada konsumen. Pelayanan konsumen oleh perusahaan

otobus pada Rute Solo – Semarang berdampak positif dikarenakan iklim bisnis transportasi yang baik dan didukung dengan peremajaan armada oleh sebagian besar perusahaan otobus yang beroperasi pada Trayek Solo – Semarang.

- 3) Pelaksanaan kebijakan Uji Berkala Kendaraan Bermotor melalui PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang kesesuaian tatacara pengangkutan orang dan barang dan Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum yang mengatur tentang operasional kendaraan angkutan umum penumpang akan memberikan pengaruh negatif yaitu potensi kecelakaan apabila tidak diimplementasikan oleh perusahaan otobus yang beroperasi pada ruas jalan Solo – Semarang. Contoh kecelakaan bus PO Yanti Grup di Kabupaten Lima Puluh Kota adalah kecelakaan tunggal tanpa benturan terhadap benda lain di lingkungan tempat kejadian perkara. Dalam hal itu disebabkan oleh teknis kendaraan serta tidak terdapatnya komponen sesuai standar keselamatan yang telah ditetapkan. Kecelakaan bus pariwisata PO Sang Engon B7222-KGA pada ruas tol dalam kota Jatingaleh – Tembalang Kota Semarang, disebabkan oleh ketidaktaatan pengemudi dalam mengikuti standar operasional jam kerja pengemudi sesuai UU No 22 Tahun 2009. Dalam peristiwa ini mengakibatkan pengemudi tidak mampu mengendalikan busnya sehingga menabrak pembatas jalan, terguling dan mengakibatkan korban jiwa. Peristiwa ini

merupakan contoh kecil dari tidak layaknya jalan sebuah kendaraan angkutan umum serta fenomena *human error*, dimana terjadi penyimpangan terhadap kebijakan Uji Berkala Kendaraan Bermotor serta penyimpangan terhadap aturan jam kerja mengemudi yang tertuang pada UU No. 22 Tahun 2009.

- 4) Pelaksanaan kebijakan Uji Berkala Kendaraan Bermotor melalui PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang kesesuaian tatacara pengangkutan orang dan barang dan Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum yang mengatur tentang operasional kendaraan angkutan umum penumpang dapat memberikan pengaruh positif dan negatif dalam bidang ekonomi bagi perusahaan otobus antar kota yang beroperasi di ruas Solo – Semarang. Dampak ekonomi secara positif dapat dirasakan oleh kru dan pelaku usaha otobus yang menjalankan secara tertib aturan uji berkala kendaraan bermotor serta standar teknis kendaraan mobil bus umum, sehingga iklim bisnis menjadi positif membuat perusahaan mampu menjalankan sistem pengupahan secara premi kepada kru yang lebih terlihat humanis sehingga hubungan kekeluargaan antara pemilik usaha dan pekerja terjalin harmonis. Dampak negatif akan terjadi apabila perusahaan berlaku menyimpang terhadap aturan yang ada dan menjalankan bisnis dengan prinsip minimalis sehingga diterapkannya sistem setoran yang terlihat kurang adil.

Saran

- 1) Menyarankan kepada pelaku usaha otobus untuk memperhatikan sistem bisnis yang baik dan benar, utamanya pada sistem pengupahan kepada kru bus, seperti pengemudi dan pembantu pengemudi. Sistem pengupahan berupa sistem premi (komisi) dari pendapatan harian sangat disarankan untuk pelaku usaha jasa otobus. Hal ini untuk mengurangi tingkat kekhawatiran kru bus yaitu pengemudi dan pembantu pengemudi terhadap pendapatan bus dan pendapatan kru.
- 2) Menyarankan kepada pelaku usaha otobus untuk mengelola armada bus secara maksimal dan berkala dengan mengikuti aturan yang ada sesuai dengan ketentuan pemerintah. Menaati ketentuan uji berkala kendaraan bermotor yang tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 dan melaksanakan standarisasi teknis mobil bus umum yang telah ditetapkan oleh pemerintah sesuai Surat Keputusan Direktorat Jendar Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Republik Indonesia nomor SK.1131/AJ.003/DRJD/2003.
- 3) Menyarankan kepada pelaku usaha otobus untuk ikut dalam kesepakatan bersama dan menjalankan kesepakatan bersama dengan pelaku usaha otobus lain yang sejalur, menjalankan secara adil slot jam trayek masing-masing armada otobus. Hal ini diperlukan untuk memberikan edukasi kepada kru sehingga tidak terjadi saling akuisisi trayek yang dapat berakibat kecelakaan.
- 4) Perlu adanya kajian oleh Pemerintah Pusat dan Daerah dalam hal ini Kementerian Perhubungan beserta jajarannya terhadap slot trayek kendaraan umum penum-

pang yang memiliki potensi secara ekonomi, sosial dan politik. Diperlukan keterlibatan pakar akademisi, tokoh masyarakat dan pelaku uisaha otobus untuk duduk secara bersama dalam membuat kajian ini dengan maksud untuk menghasilakn sistem transportasi secara masif dan terintegrasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. (2010). *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, S A. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayahnya*. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Bogdan, R C. (1972). *Participant Observation in Organizational Settings*. New York: Sycause University Press.
- Bogdan, C & Biklen, S K. (1982). *Qualitative Research for Education: An Introduction Theory and Methods*. Boston : Allyn and Bacon, Inc.
- Boone, L E and Kurtz, D L. (2000). *Contemporary Business*. US : Harcourt Inc.
- Cresswell, J W. (2015). *Qualitative Inquiry & Research Design : Choosing Among Five Approaches, Third Edition*. Denver : SAGE.
- Chorbett, C. (2010). *Space – Age Public Transport : Part Bus, Part Sports Car, The Superbus is Every Commuter’s Dream*. US.
- Chriss, R. (2012). *Physical Activity Associated with Public Transport Use – A Review and Modelling of Potential Benefits*.US.

- Currie, G. (2007). *A New Approach to Evaluating on-road Public Transport Priority Projects : Balancing The Demand for Limited Road Space*. Germany.
- Edelman, M. (1988). *Constructing the Political Spectacle*. Chicago : Chicago University Press.
- Kamaludin, R. (1986). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Kirk, J & Miller, M L. (1986). *Rehability and Validity in Qualitative Research*. New York : St. Martin Press.
- Ko, J. (2013). *Vehicle Tri Generation Rates for Office Bulidings under Urban Settings*. Korea.
- Lincoln, Y S. & Guba, E G. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Beverly Hills : SAGE Publications.
- Menteri Perhubungan. (1988). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 1988 Pasal 1 Tentang Jasa Pengurusan Transportasi dan Retribusi*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.
- Menteri Perhubungan. (2003). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Transportasi*. Jakarta : Kementerian Perhubungan.
- Mangkoesoebroto, G . (2001). *Ekonomi Publik*. Yogyakarta : BPFE.
- Manzilati, Asfi. 2005. *Penelitian Kualitatif: Metodologi Penelitian Alternatif?*. Workshop Penelitian Kuaantitatif dan Kualitatif Jurusan IESP 13-14 Mei 2005. Jurusan IESP Universitas Brawijaya, tidak dipublikasikan
- Moleong, L J. (1989). *Metodologi Penelitain Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Mueller, D. (1979). *Public Choice (1)*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Parsons, W. (2001). *Public Policy : An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. United Kingdom : Edward Elgar Publishing, Ltd.
- Patton, M Q. (1987). *Qualitative Evaluation Methods*. Beverly Hills : SAGE Publications.
- Prasetya, F. (2012). *Modul Ekonomi Publik Bagian II Teori Sektor Publik*. Malang : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya.
- Pratama, Y. P., Manzilati, A. (2014). *Suara Akar Rumput: Kebudayaan yang Mendasari Perilaku Ekonomi. Jurnal Ilmu Ekonomi dan Pembangunan Vol. 14 No. 1.*
<https://jurnal.uns.ac.id/jiep/article/view/2110>
- Rusyda, M V. (2015). *Peran Kyai yang Mempengaruhi Pilihan Politik Masyarakat terhadap Perekonomian Daerah: Suatu Kajian Ekonomi Politik*. Surakarta : Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Sebelas Maret. Tidak dipublikasikan
- Salim, A. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Samuelson, P A & Nordhaus, W.
(1985). *Economics 12th Edition*.
Cambridge Massachusetts : Mc Graw
Hill, Inc.

Taniguchi, A. (2007). *Promoting
Public Transport Using Marketing*

*Techniques in Mobility Management
and Verifying their Quantitative
Effects*. France.

Thompson, J E. (2005). *Controlled
Public Transport Fares in The
Developing World : Help or
Hindrance to The Urban*. Egypt.