



## K A J I A N

### PENATAAN KEBIJAKAN DI BIDANG TRANSPORTASI

LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA  
PERWAKILAN JAWA BARAT  
2000



**KAJIAN**

**PENATAAN KEBIJAKAN DI BIDANG  
TRANSPORTASI**

**LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA  
PERWAKILAN JAWA BARAT  
2000**

100% LANA

DRAGO'S  
LANA  
VÄÄTAMISE  
TEATROTTAUST

ALAS-ERI TEADEKANNADE JA VÄÄTAMIS  
TAKSI ATAL VÄÄTAMISSEST  
0021

## **ABSTRAK**

PERWAKILAN

**LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA JAWA BARAT**

**Pengkajian Tentang Penataan Kebijakan Di Bidang Transportasi**  
Laporan Akhir, vii + 96 Halaman, Daftar Pustaka, Lampiran

Kemacetan lalu lintas di perkotaan merupakan kenyataan yang dapat disaksikan sehari-hari. Kondisi tersebut merupakan hasil interaksi dari berbagai elemen yang bersifat multidimensional. Atas dasar itu penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi berbagai permasalahan mendasar atas dasar pola pikir kesisteman itu, serta memberikan rekomendasi bagi penataan kebijakan dalam Sistem Transportasi Perkotaan.

Hasil eksplorasi permasalahan dengan pola pikir kesisteman sebagai dasar bagi formulasi kebijakan, digunakan sebagai metode dalam penelitian ini. Sementara itu, dilihat dari lokasinya, penelitian ini bersifat kasus dengan mengambil Kota Semarang dan Kota Surabaya sebagai lokasi penelitian. Adapun kontributor yang memberikan persepsiannya terdiri dari kepala instansi di daerah yang terkait dengan kebijakan transportasi perkotaan, yang meliputi Kepala Dinas LLAJ, Perparkiran, BAPPEDA, Tata Kota & Tata Ruang, PU Bina Marga, dan masyarakat yang diwakili oleh ORGANDA.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 6 (enam) sub sistem yang ada dalam Sistem Transportasi Perkotaan, tiga sub sistem diantaranya merupakan yang dominan dalam melahirkan kondisi transportasi seperti sekarang ini. Ketiga sub sistem itu adalah Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Pergerakan, dan Sub Sistem Kegiatan. Pengaturan lalu lintas, keberadaan terminal, kondisi fisik jalan, fasilitas parkir, dan keberadaan rambu lalu lintas merupakan elemen-elemen yang mempunyai pengaruh besar dalam Sub Sistem Jaringan.

Keberadaan angkutan umum, pengemudi, pengusaha angkutan, dan kecepatan berkendaraan merupakan elemen-elemen yang paling besar pengaruhnya dalam Sub Sistem Pergerakan. Sementara itu, dalam Sub Sistem Kegiatan, elemen-elemen yang dominan pengaruhnya terdiri dari keberadaan industri dan perdagangan, urbanisasi dan kepadatan penduduk,

keberadaan sektor informal termasuk pedagang kaki lima, serta tingkat variasi aktivitas penduduk yang sangat tinggi.

Atas dasar hal tersebut, kebijakan dalam Bidang Transportasi Perkotaan, perlu ditujukan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut. Instrumen yang dapat digunakan oleh pemerintah adalah melalui perubahan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, peninjauan kembali terhadap peraturan perundang-undangan yang saat ini diberlakukan merupakan prioritas dalam pemecahan masalah ini. Pemuatan substansi kebijakan mengenai sub sistem dan elemen-elemen itu, bukan hanya merupakan kewenangan pemerintah kota untuk mengaturnya, melainkan juga kewajiban Pemerintah Pusat, dan Propinsi. Artinya, meskipun sebagian besar substansi penataan kebijakan ini merupakan kewenangan pemerintah kota (yang harus diatur dalam Perda Kota), namun itu tidak cukup, Pemerintah Pusat dan Propinsi pun harus terlibat dalam penataan kebijakan ini. Dengan demikian Perda Propinsi dan UU serta PP yang terkait juga harus ditinjau kembali.

Dalam hal kelembagaan, perlu dibentuk institusi yang mesti mengkoordinasikan berbagai kebijakan dan melakukan evaluasi terhadap implementasi kebijakan tersebut, serta memantau secara intensif realitas transportasi perkotaan, sebagai bahan masukan kepada pemerintah. Untuk itu, perlu dibentuk Dewan Transportasi Perkotaan atau Forum Komunikasi Transportasi Kota.

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Allah Yang Maha Kuasa, tim dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul “Penataan Kebijakan di Bidang Transportasi”. Penelitian ini bertujuan: *Pertama*, mengidentifikasi permasalahan utama dalam Bidang Transportasi Perkotaan, serta menentukan keterkaitan antar berbagai permasalahan tersebut dalam menciptakan iklim transportasi perkotaan; *Kedua*, mengidentifikasi kelemahan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dalam Bidang Transportasi Perkotaan; *Ketiga*, menentukan berbagai alternatif pemecahan masalah transportasi perkotaan; *Keempat*, menentukan tingkatan pemerintahan yang berwenang dalam mengatasi berbagai permasalahan transportasi perkotaan, dan merumuskan rancangan kelembagaan untuk mengatur transportasi perkotaan secara komprehensif dan terintegrasi.

Banyak kendala yang dihadapi dalam proses penyelesaian penelitian ini. Namun, berkat kerjasama yang kompak, serta bantuan dari berbagai pihak yang terlibat dalam penelitian ini, serta para responden yang telah bersedia memberikan informasi yang diperlukan, maka penelitian ini pun dapat dituntaskan pada waktunya.

Sehubungan dengan hal tersebut, tim menyampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan sumbangan pemikiran sehingga penelitian ini dapat diselesaikan. Kepada para responden dari instansi terkait yang ada di Kota Semarang dan Kota Surabaya, kami sampaikan banyak terima kasih atas kesediaannya memberikan data dan informasi yang kami butuhkan. Demikian juga, kami sampaikan terima kasih

kepada semua yang telah berpartisipasi dan memberikan masukan pada Seminar Hasil Penelitian ini yang diselenggarakan Pada Tanggal 21 Desember 2000 di Aula Perwakilan LAN Jawa Barat, Bandung, dalam rangka penyempurnaan hasil penelitian ini.

Akhirnya, semoga hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan oleh siapa saja yang mempunyai kepentingan dalam perumusan kebijakan di Bidang Transportasi Perkotaan.

Wassalam

Tim Peneliti

## DAFTAR ISI

ABSTRAK .....	i
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI .....	v
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Penelitian .....	1
B. Identifikasi Permasalahan .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Ruang Lingkup Penelitian .....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	6
A. Transportasi Perkotaan Sebagai Masalah Kesteman... ..	6
B. Transportasi Perkotaan Sebagai Masalah Kebijakan ....	17
BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....	29
A. Systemic Oriented Project Analysis (SOPA) .....	31
1. Komponen Sistem Transportasi Perkotaan .....	31
2. Lokasi Penelitian .....	33
3. Responden Penelitian .....	34
4. Data Yang Digunakan .....	34
5. Metode Pengumpulan Data .....	34
6. Metode Pengumpulan dan Analisis Data .....	35
B. Evaluasi Kebijakan .....	36
BAB IV KONDISI UMUM PERMASALAHAN TRANSPORTASI PERKOTAAN SAATINI .....	37
A. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Jaringan .. ..	37
B. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Pergerakan.. ..	38
C. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Lingkungan.. ..	39
D. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Kelembagaan .. ..	39
E. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Keruangan ... ..	40
F. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Kegiatan.... ..	41

BAB V	FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN <i>(KASUS KOTA SEMARANG)</i> .....	42
	A. Pengaruh Setiap Sub Sistem Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan .....	42
	B. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Jaringan... ..	44
	C. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Lingkunga..	46
	D. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Pergerakan	48
	E. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Kelembagaan .....	51
	F. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Kegiatan ..	53
	G. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Keruangan .....	55
BAB VI	FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN <i>(KASUS KOTA SURABAYA)</i> .....	57
	A. Pengaruh Setiap Sub Sistem Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan .....	57
	B. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Jaringan... ..	59
	C. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Lingkunga..	62
	D. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Pergerakan	64
	E. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Kelembagaan .....	67
	F. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Kegiatan ..	69
	G. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Keruangan .....	71
BAB VII	IMPLIKASI FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN TERHADAP PENATAAN KEBIJAKAN DI BIDANG TRANSPORTASI .....	74
	A. Formulasi Permasalahan .....	74
	B. Evaluasi Kebijakan Transportasi Perkotaan .....	77
	C. Analisis dan Formulasi Alternatif Pemecahan Masalah .....	82
	D. Pemilihan Kewenangan Penataan Kebijakan Bidang Transportasi .....	87
	E. Implikasi Kelembagaan Transportasi Perkotaan .....	92

BAB VIII	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....	93
A.	Kesimpulan .....	93
B.	Rekomendasi .....	95
DAFTAR PUSTAKA .....	97	
LAMPIRAN-LAMPIRAN		
LAMPIRAN I	DAFTAR ISIAN UNTUK PENGGALIAN PERSEPSI	
LAMPIRAN II	UU NOMOR 14 TAHUN 1992 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	
LAMPIRAN III	KEPUTUSAN WALIKOTAMADIA KEPALA KEPALA DAERAH TINGKAT II SEMARANG NOMOR 551.2/214/TAHUN 1998 TENTANG TRAYEK KENDARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA DI WILAYAH KOTAMADIA SEMARANG	
LAMPIRAN IV	SURAT KEPUTUSAN WALIKOTAMADIA KDH TINGKAT II SEMARANG NOMOR 551.2/0390/TAHUN 1994 TENTANG POLA UMUM TRANSPORTASI JALAN KOTAMADIA DAERAH TINGKAT II SEMARANG	
LAMPIRAN V	KEPUTUSAN WALIKOTA SURABAYA NOMOR 29 TAHUN 2000 TENTANG PENATAAN PENYELENGGARAAN MODA ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN UMUM	
LAMPIRAN VI	KEPUTUSAN PIMPINAN PROYEK PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN ADMINISTRASI DAN APARATUR NEGARA LAN BANDUNG NOMOR 258/V/2.1/2000 TENTANG TIM PELAKSANA PENGKAJIAN PENATAAN KEBIJAKAN DI BIDANG TRANSPORTASI	



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Penelitian

- Perkembangan penduduk, pertumbuhan ekonomi, perubahan sosial budaya masyarakat, serta perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang semakin cepat, telah menyebabkan makin tinggi dan bervariasi ny aktivitas, mobilitas, dan pergerakan penduduk perkotaan. Lebih lanjut, keadaan ini mendorong meningkatnya kebutuhan akan transportasi perkotaan. Kebutuhan akan hal ini pada dasarnya bermuara pada kalkulasi perbandingan antara kebutuhan dimaksud dengan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi itu sendiri. Di sinilah pangkal permasalahan munculnya permasalahan transportasi perkotaan, yaitu di satu sisi faktor-faktor kebutuhan (*demand side*) terus meningkat, namun di sisi lain kondisi sarana dan prasarana serta perangkat lainnya (*supply side*) tidak menunjang. Akhirnya, muncul ketidakseimbangan (*inequilibrium*) dalam sistem transportasi perkotaan.

Tuntutan akan transportasi perkotaan, telah menurunkan permintaan lanjutan (*derived demand*) terhadap peran dan fungsi pemerintah dan secara spesifik terhadap organisasi pemerintah yang terlibat di dalamnya, sebagai penentu kebijakan yang dapat memberikan rangsangan (*stimulus*) dan dorongan (*motivation*) kepada semua komponen yang terlibat dalam sistem transportasi perkotaan. Dalam konteks ini, pemerintah sebagai pemegang kebijakan harus mengarahkan peran dan fungsinya kepada tuntutan masyarakat tersebut (*market oriented*) sebagai orientasi dan tujuan

utamanya. Melalui prinsip ini, orientasi dan tujuan utama dari setiap pelayanan masyarakat adalah terpenuhinya kepuasan masyarakat sebagai pemakai dari pelayanan yang diberikan oleh pemerintah (Osborne dan Gaebler, 1992).

Prinsip ini akan menjadi sangat penting sejalan dengan kompleksitas kebutuhan masyarakat yang justru seringkali percepatannya tidak mampu terikuti oleh organisasi pemerintahan. Maka untuk itu dalam mencapai tujuan tersebut, organisasi pemerintahan, hendaknya mengembangkan prinsip *catalytic government*, yang mengandung pengertian bahwa aparatur pemerintah harus lebih menekankan pada fungsi pengatur (*steering*) dari pada fungsi pengelola (*rowing*) dalam memenuhi kebutuhan tersebut. Dalam kaitan ini, peningkatan peran dan fungsi pemerintah, tidak mesti diartikan sebagai operasional langsung (*direct operation*), tetapi lebih diorientasikan kepada aspek pengaturan, percepatan, pemberian dorongan dan rangsangan, serta pembinaan.

Dalam kaitan ini, apabila meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi tidak didukung oleh penyediaan kapasitas yang memadai, maka pada giliran berikutnya mendorong sejumlah masalah seperti kondisi saat ini; sering terjadinya kemacetan lalu lintas, keamanan di jalan dan di dalam kendaraan kurang terjamin, kenyamanan penumpang kurang, terminal dan tempat parkir semrawut, tempat pemberhentian tidak diindahkan, ketentuan-ketentuan dan rambu-rambu lalu lintas kurang dihiraukan, ijin trayek yang tidak jelas, sanksi terhadap pelanggar tidak tegas, kurang meratanya pendistribusian rute angkutan, dan sebagainya.

Penelitian Ofyar Z. Tamim, Tahun 1995 (1997: 364) misalnya, telah mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kelemahan sistem pengelolaan transportasi perkotaan di beberapa kota di Indonesia sebagai berikut:

1. Belum terbentuknya Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Tingkat II pada setiap kota di Indonesia;
2. Lemahnya mekanisme hubungan kerja atau koordinasi antar instansi yang terkait dalam masalah transportasi perkotaan;
3. Tidak jelasnya wewenang dan tanggung jawab setiap instansi dalam penanganan masalah transportasi perkotaan;
4. Kurangnya sumber daya manusia, baik dari sisi kualitas maupun dari sisi kuantitas;
5. Kurang lengkapnya peraturan pelaksanaan yang ada dan tidak tersedianya arahan mengenai bagaimana sebaiknya sistem pengelolaan transportasi perkotaan dilakukan dengan melihat tingkat kompleksitas permasalahan transportasi perkotaan yang ada, tipologi kota, dan lain-lain.

Tamin juga mengidentifikasi beberapa aspek negatif angkutan umum jalan raya sebagai berikut (Tamin, 1997: 364):

- Tidak adanya jadwal yang tetap
- Pola rute yang memaksa terjadinya transfer
- Kelebihan penumpang pada saat jam sibuk
- Cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan
- Kondisi internal dan eksternal yang buruk.

Disamping permasalahan yang telah teridentifikasi itu, kebijaksanaan-kebijaksanaan yang mengatur sektor di atas, yaitu tentang angkutan, pada saat ini masih dilaksanakan oleh beberapa lembaga. Izin trayek dilakukan oleh Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan; Penggunaan dan pengaturan jalan, dilakukan oleh Kepolisian, Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Lalu Lintas

Angkutan Jalan; Rencana tata ruang kota, dilakukan oleh Bappeda. Dan banyak lagi permasalahan lain yang tidak kalah pentingnya dalam menciptakan iklim transportasi di perkotaan.

Lalu, dengan diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, yang didalamnya menekankan tentang otonomi pada pemerintahan Kota dan Kabupaten, maka perlu segera dilakukan pembenahan tentang kebijaksanaan disegala bidang, diantaranya adalah tentang angkutan perkotaan, baik yang menyangkut aspek kebijakan, kelembagaan maupun manajemen/penataan dan pengelolaan transportasi perkotaan. Atas dasar itulah, penelitian ini dilakukan.

## B. Identifikasi Permasalahan

1. Permasalahan dasar apa yang menyebabkan terjadinya kemacetan, ketidaknyamanan, dan ketidakamanan lalu lintas di perkotaan, serta bagaimanakah berbagai faktor yang terkait dengan sistem transportasi perkotaan mempengaruhi kondisi transportasi perkotaan?
2. Dimanakah letak kelemahan peraturan perundang-undangan yang mengatur sistem transportasi perkotaan saat ini? Dan bagaimanakah relevansinya dengan permasalahan riel di lapangan?
3. Alternatif solusi apa bagi pemecahan masalah-masalah tersebut? Dan bagaimanakah muatan atau substansi yang semestinya diatur dalam peraturan perundang-undangan di Bidang Transportasi Perkotaan?
4. Tingkatan pemerintahan mana, dan jenis kelembagaan yang bagaimana, yang harus berwenang dalam pengelolaan Sistem Transportasi Perkotaan, pasca diberlakukannya UU Nomor 22 Tahun 1999?

### C. Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi permasalahan utama dalam Bidang Transportasi Perkotaan, serta menentukan keterkaitan antar berbagai permasalahan tersebut dalam menciptakan iklim transportasi perkotaan;
2. Mengidentifikasi kelemahan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dalam Bidang Transportasi Perkotaan;
3. Menentukan berbagai alternatif pemecahan masalah transportasi perkotaan;
4. Menentukan tingkatan pemerintahan yang berwenang dalam mengatasi berbagai permasalahan transportasi perkotaan, dan merumuskan rancangan kelembagaan yang mampu mengatur transportasi perkotaan secara komprehensif.

### D. Ruang Lingkup Penelitian

Dari sisi lokasi, penelitian dibatasi hanya di dua kota, yaitu Kota Semarang dan Kota Surabaya. Sedangkan dari sisi substansi, penelitian dibatasi hanya pada masalah "Kebijakan di Bidang Transportasi Darat (Angkutan Jalan Raya) di Perkotaan". Dengan demikian, tidak termasuk lingkup kajian ini mengenai transportasi Kereta Api ataupun lainnya.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Transportasi Perkotaan Sebagai Masalah Ksisteman

Penataan kebijakan transportasi perkotaan merupakan langkah komprehensif dan melibatkan berbagai komponen di dalamnya. Hal ini disebabkan permasalahan transportasi bukan hanya menyangkut angkutan dan prasarananya, tetapi melibatkan faktor atau sistem lain seperti kelembagaan, ekonomi masyarakat, kondisi budaya, dan kebijakan pemerintah. Dalam kaitan ini maka kajian mengenai transportasi perkotaan harus dilakukan secara komprehensif dan bersifat multidisiplin. BS Kusbiantoro (1996) menyebutkan 6 sub sistem yang terlibat dalam Sistem Transportasi Perkotaan sebagai berikut:

1. Sistem kegiatan, diwujudkan oleh ruang dengan isinya terutama manusia dengan kegiatannya. Dalam kaitan ini, wilayah perkotaan merupakan pusat berbagai kegiatan yang diwarnai oleh tingkat intensitas kegiatan yang tinggi, kepadatan penduduk yang tinggi pula, ragam serta dinamika penduduk, dan tingkat kegiatan industri dan perdagangan yang tinggi pula. Sistem Kegiatan ini merupakan sisi permintaan terhadap kegiatan transportasi perkotaan (*demand system*)
2. Sistem jaringan, terdiri atas jaringan fasilitas dan pelayanan transportasi yang menghubungkan satu pusat kegiatan dengan pusat kegiatan lainnya. Dalam kaitan ini wilayah perkotaan merupakan pemusat simpul-simpul fasilitas dan pelayanan pengumpulan dan

pendistribusian untuk pergerakan. Dilihat dari mekanisme permintaan dan penawaran akan transportasi perkotaan, sistem ini merupakan sisi penawaran (*supply system*).

3. Sistem pergerakan (*flow system*), merupakan pergerakan dengan berbagai karakteristiknya yang terkait seperti tujuan pergerakan, moda yang digunakan, volume dan jenis barang atau orang yang diangkut, jarak pergerakan, waktu serta jadual pergerakan, dan lain-lain.
4. Sistem kelembagaan, merupakan sistem yang menunjang dan mempengaruhi interaksi berbagai komponen di atas melalui peraturan perundang-undangan; kelengkapan institusi baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat; sumber daya manusia dalam institusi tersebut; serta pendanaan atau keuangannya.
5. Sistem lingkungan, merupakan sistem yang mempengaruhi dan terpengaruh oleh berbagai sistem di atas. Sistem lingkungan terdiri dari lingkungan internal dan lingkungan eksternal. Sistem lingkungan internal meliputi aspek fisik, ekonomi, sosial, budaya, dan teknologi. Misalnya, karakteristik sistem transportasi kota besar akan berbeda dengan karakteristik transportasi kota kecil, karena sistem lingkungan internalnya berbeda. Selanjutnya, sistem lingkungan eksternal yang dicirikan oleh perubahan aspek fisik, ekonomi, sosial, budaya, dan teknologi dari luar. Misalnya perubahan iklim perdagangan dunia, atau perubahan peraturan perundangan internasional.
6. Sistem keruangan, yang dapat ditinjau dari keruangan yang bersifat nasional, regional, maupun lokal. Dalam kaitan ini perencanaan pembangunan daerah, perencanaan pembangunan regional, serta perencanaan pembangunan nasional, sebagai suatu perencanaan yang

melibatkan ruang, akan berpengaruh terhadap kondisi transportasi perkotaan.

Interaksi dari keenam sistem tersebut akan menciptakan suatu kondisi transportasi perkotaan. Keseimbangan dari semua sistem yang terkait, akan melahirkan kondisi transportasi yang aman, nyaman, tertib, dan lancar. Sebaliknya ketidak seimbangan dalam keenam sistem tersebut akan melahirkan kondisi transportasi perkotaan yang macet, tidak nyaman dan tidak aman. Oleh karena itu, kebijakan atau dalam istilah **Ofyar Z. Tamin (1997: 6)**, perencanaan transportasi, sebenarnya adalah untuk dapat memastikan bahwa kebutuhan akan pergerakan dalam bentuk pergerakan manusia, barang, atau kendaraan dapat ditunjang oleh sistem prasarana transportasi yang harus beroperasi di bawah kapasitasnya. Sistem prasarana transportasi sendiri terbentuk dari: *pertama*, sistem prasarana (penunjang), misalnya jaringan jalan raya atau jalan rel (untuk kereta api); *kedua*, sistem manajemen transportasi, misalnya peraturan perundang-undangan dan kebijakan lainnya; *ketiga*, beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai macam operatornya.

Memperhatikan kondisi transportasi di kota-kota besar di Indonesia saat ini, nampak terjadi ketidakseimbangan dalam keenam sistem yang terkait dengan sistem transportasi perkotaan tersebut. Hal ini diindikasikan dengan kemacetan lalu lintas di hampir semua kota besar, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Semarang, dan kota besar lainnya. Salah satu dampak dari ketidakseimbangan antar sistem dalam transportasi perkotaan, adalah bangkitan lalu lintas yang tidak proporsional. Bangkitan lalu lintas merupakan banyaknya lalu lintas dalam suatu zone atau daerah per satuan

waktu. Ada 10 faktor menurut **Martin (Warpani, 1980)** yang menentukan bangkitan lalu lintas, yaitu:

1. Maksud perjalanan, merupakan faktor penyebab terjadinya pergerakan dari suatu tempat ke tempat lain.
2. Penghasilan keluarga, yang berkaitan sekali dengan aktivitas individu dan pemilikan kendaraan. Makin besar penghasilan masyarakat, makin banyak pemilik kendaraan, dan makin tinggi aktivitasnya.
3. Pemilikan kendaraan, merupakan turunan dari penghasilan masyarakat atau keluarga. Namun demikian, sebenarnya pemilikan kendaraan pun sangat dipengaruhi oleh keberadaan fasilitas kendaraan umum. Makin memadai dan nyaman fasilitas kendaraan umum, makin sedikit minat orang untuk memiliki kendaraan pribadi.
4. Guna lahan di tempat asal, artinya untuk apa lahan di tempat asal dipergunakan. Jika tempat asal adalah pemukiman, maka tatkala orang akan bekerja dia akan keluar dari tempat itu dan dengan sendirinya akan menggunakan fasilitas transportasi, dan pada akhirnya mempengaruhi bangkitan lalu lintas di daerah tersebut.
5. Guna lahan di tempat tujuan, artinya untuk apa lahan di tempat tujuan dipergunakan, untuk industri, perdagangan, perkantoran, atau lainnya. Keadaan ini dengan sendirinya akan mempengaruhi bangkitan lalu lintas.
6. Jarak tempat dari pusat kota. Suatu daerah yang dekat dengan pusat kota biasanya menjadi penyangga dari kota tersebut. Dengan demikian maka bangkitan lalu lintas pun akan lebih tinggi ketimbang daerah lain yang jauh dari pusat kota tersebut. Dalam hal ini,

bangkitan lalu lintas di Kota Bekasi secara rata-rata lebih tinggi dari pada di Tasikmalaya, karena bekasi merupakan penyanga Ibu Kota Jakarta.

7. Jarak perjalanan, yang bergantung pada macam sarana (moda) yang digunakan. Makin jauh jarak perjalanan, makin banyak daerah yang dilalui, yang berarti meningkatkan bangkitan lalu lintas bagi daerah-daerah atau zone yang dilalui tersebut.
8. Moda perjalanan yang digunakan. Makin banyak orang menggunakan kendaraan umum, makin rendah bangkitan lalu lintas, apalagi apabila kendaraan umum yang digunakan tersebut adalah angkutan umum massa seperti Bus dan Kereta Api.
9. Penggunaan kendaraan, yang merupakan fungsi dari faktor atau variabel tujuan perjalanan, penghasilan, pemilikan kendaraan, dan jarak ke pusat kota. Penggunaan kendaraan dinyatakan dengan jumlah (banyaknya) orang per kendaraan.
10. Waktu, dalam hal ini setiap segmen waktu dalam satu hari, satu minggu, satu bulan, bahkan dalam satu tahun mempunyai volume lalu lintas yang tidak sama. Pada jam-jam berangkat dan pulang kerja, pada awal-awal minggu dan awal bulan, dan pada hari raya, biasanya mempunyai kepadatan lalu lintas yang lebih tinggi dibandingkan hari lainnya.

Sementara itu Ofyar Z. Tamin (1997: 4), seorang pakar transportasi perkotaan dari Institut Teknologi Bandung (ITB) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi telah menyebabkan mobilitas seseorang meningkat

sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang ada. Kurangnya investasi pada suatu sistem jaringan pada waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan sistem prasarana transportasi tersebut menjadi sangat rentan terhadap kemacetan yang terjadi apabila volume lalu lintas meningkat lebih dari rata-rata.

Selanjutnya, Tamin (1997) dalam bukunya "Perencanaan dan Pemodelan Transportasi" mengemukakan hasil penelitiannya. Ringkasan hasil penelitian Tamin ini dapat dikemukakan sebagai berikut: Saat ini sebagian besar pemakai angkutan umum masih mengalami beberapa aspek negatif sistem angkutan umum jalan raya, yaitu:

- Tidak adanya jadwal yang tetap
- Pola rute yang memaksa terjadinya transfer
- Kelebihan penumpang pada saat jam sibuk
- Cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan
- Kondisi internal dan eksternal yang buruk.

Tamin juga mengemukakan, bahwa terdapat berbagai masalah lain yang menunjukkan bahwa sistem angkutan umum perkotaan belum menyediakan kondisi pelayanan yang memuaskan. Di antaranya adalah kondisi angkutan perkotaan yang tergambar dalam bentuk pola pengoperasian trayek pada jaringan jalan yang tidak dikategorikan menurut jenis kendaraannya dan pola operasinya. Secara keseluruhan trayek angkutan umum membentuk sistem angkutan umum perkotaan yang mempunyai pola pelayanan yang sesuai dengan jaringan jalan yang ada.

Menurut Tamin, kondisi sistem angkutan umum tersebut dapat dianalisis dari sisi penyediaannya (kapasitas, frekuensi, dan pola

pelayanan) dan juga caranya dalam melayani permintaan (Tamin, 1993d, 1994d, 1995ai:Tamin *et al*, 1993b, dalam Buku Perencanaan dan Pemodelan Transprtasi, 1997). Secara umum permasalahan transportasi di perkotaan dipengaruhi oleh beberapa kondisi berikut (sebagai ilustrasi diambil permasalah transportasi di Jakarta).

- Sarana dan prasarana lalu lintas masih terbatas
  - Tidak seimbangnya persentase pertumbuhan jumlah kendaraan sebesar 11,47% per tahun dengan persentase pertambahan prasarana jaringan jalan yang hanya 4% per tahun
  - Sarana untuk pejalan kaki (trotoar) belum memadai dan masih sangat kurang.
  - Kapasitas persimpangan masih terbatas.
  - Sarana penyeberangan jalan belum memadai.
- Manajemen lalulintas belum berfungsi secara optimal:
  - Kendaraan berpenumpang kurang dari dua orang masih terlalu banyak;
  - Jalan dan trotoar digunakan oleh pedagang kaki lima dan usaha lainnya seperti bengkel dan parkir liar.
  - Lalulintas satu arah masih terbatas pada jalan tertentu;
  - Lajur Khusus Bus (LKB) baru diterapkan pada beberapa jalan untuk jam tertentu saja;
  - Penerapan kawasan pembatasan lalulintas (KPL) masih terbatas pada jam tertentu saja;
  - Sistem kontrol lampu lalulintas sudah terlalu tua dan tidak memadai dalam kondisi lalulintas sekarang.
- Pelayanan angkutan umum penumpang belum memadai

- Dari sekitar 2 juta kendaraan bermotor, tercatat jumlah angkutan pribadi 86% angkutan umum 2,51% dan sisanya sebesar 11,49% adalah angkutan barang. Selain itu, diketahui bahwa 57% perjalanan orang mempergunakan angkutan pribadi. Dengan demikian, proporsi angkutan penumpang menjadi tidak seimbang yaitu 2,51% angkutan umum harus melayani 57% perjalanan orang, sedangkan 86% angkutan pribadi hanya melayani 43% perjalanan orang;
- Tidak seimbangnya jumlah angakutan umum dengan jumlah perjalanan orang yang harus dilayani menyebabkan muatan melebihi kapasitasnya, terutama pada jam sibuk;
- Penataan angkutan umum belum mengacu kepada hierarki jalan;
- Belum tersedianya sistem angkutan umum massa (SAUM).
- Disiplin pemakai jalan masih rendah
  - Disiplin pengendara, penumpang, maupun pejalan kaki masih kurang;
  - Perubahan peraturan menyebabkan perlunya waktu untuk penyesuaian;
  - Pendidikan mengenai lalu lintas belum masuk dalam pendidikan formal.

Untuk mengatasi berbagai permasalahan tersebut, Pemerintah DKI Jakarta melakukan berbagai kebijakan (baik yang telah maupun yang akan dilakukan) (Tamin, 1997: 372), sebagai berikut:

- Peningkatan prasarana transportasi, melalui:
  - Pembangunan jalan baru, baik jalan lokal, kolektor, maupun jalan arteri, sesuai dengan program bina marga, yang meliputi:

Jalan bebas hambatan (tol) di dalam kota, jalan lingkar luar, jalan penghubung baru (arteri) yang menghubungkan dua buah zona yang sangat tinggi tingkat lalu lintasnya.

- Peningkatan kapasitas prasarana (peningkatan kapasitas jaringan jalan arteri yang telah ada) dengan cara melebarkan jalan radial, memperbaiki daerah sumber kemacetan yang banyak terdapat pada jaringan jalan di daerah perkotaan.
- Rekayasa dan manajemen lalu lintas, melalui:
  - Perbaikan sistem lampu lalu lintas dan sistem jaringan jalan, yang dilakukan antara lain dengan pemasangan dan perbaikan lampu lalu lintas, perbaikan perencanaan sistem jaringan jalan, penerapan manajemen transportasi.
  - Kebijakan perparkiran,
  - Prioritas angkutan umum (pembuatan jalur khusus bus, prioritas bus di persimpangan, kemudahan pejalan kaki).

Terkait dengan upaya untuk mengatasi permasalahan transportasi perkotaan, yang berupa kemacetan, ketidakamanan, dan ketidaknyamanan Sullivan (dalam Nining I. Soesilo, 1999) menawarkan beberapa alternatif strategi sebagai berikut:

1. Strategi memaksimalkan penggunaan asset jalan. Strategi ini dapat dilaksanakan dengan metode: penyebaran puncak kemacetan secara langsung, penyebaran puncak kemacetan secara tidak langsung, dan pembatasan penumpang di ruas jalan rawan macet.

*Pertama*, metode penyebaran puncak kemacetan secara langsung dapat dilaksanakan antara lain melalui penetapan jalan searah pada hari atau jam tertentu. *Kedua*, metode penyebaran

kemacetan secara tidak langsung dapat dilaksanakan melalui penetapan jam kerja yang fleksibel (contoh yang diterapkan di Kota San Francisco, Seattle, dan Seoul), penetapan jam masuk dan pulang antara pegawai negeri, pegawai swasta, dan anak sekolah, yang dibedakan (seperti di New York dan Bangkok), penerapan tarif parkir yang lebih mahal pada jam-jam macet, penetapan kebolehan parkir di jalan rawan macet pada jam-jam tertentu, serta pembagian atau distribusi hari kerja yang berbeda-beda bagi karyawan kantor. *Ketiga*, metode pembatasan penumpang di ruas jalan macet dapat dilaksanakan dengan cara: anjuran tumpangan kendaraan pribadi (seperti di San Francisco), penyediaan pool kendaraan pribadi bertujuan tertentu (seperti di San Francisco, Dallas, dan Texas), penentuan kawasan jumlah penumpang 3 orang atau lebih (seperti di Singapura), penetapan prioritas parkir untuk kendaraan tertentu di ruas jalan rawan macet, penyediaan taman parkir khusus di pinggir kota sementara di dalam kota hanya menggunakan kendaraan umum (seperti di Connecticut dan San Francisco), penetapan taman parkir khusus penglaju yang berupa pool mobil, van, park & ride (seperti di Kansas City), pembatasan penambahan tempat parkir (seperti di Portland dan Bellevue).

2. Strategi pembatasan fisik, yang meliputi metode pembatasan jumlah kendaraan yang lewat di ruas jalan rawan macet, dan metode pembatasan di jalur penghubung menuju ruas jalan rawan macet.

*Pertama*, metode pembatasan jumlah kendaraan yang lewat ruas jalan rawan macet dapat dilakukan melalui: keharusan membawa surat ijin khusus bagi kendaraan yang akan melewati ruas jalan yang

rawan macet; penetapan kendaraan yang boleh lewat jalan rawan macet pada setiap harinya secara bergantian, misalnya antara nomor ganjil dan nomor genap (seperti di Logos dan Seoul); lalu lintas dilewaskan pada jalan lain sebagai alternatif yang lebih panjang; lalu lintas hanya boleh bergerak melingkar (*cordon collars*) seperti di Nagoya dan Nottingham. *Kedua*, metode pembatasan di jalur penghubung menuju ruas jalan rawan macet dapat dilakukan melalui: penetapan batas kecepatan kendaraan di jalan-jalan menuju ruas jalan rawan macet; pengurangan jumlah kendaraan di jalur penghubung menuju ruas jalan rawan macet; serta pelarangan kepada kendaraan selain kendaraan umum untuk melewati jalan penghubung.

3. Strategi harga, yang dapat dilakukan melalui beberapa metode.  
*Pertama*, metode penetapan keharusan bayar kepada kendaraan yang melewati jalan rawan macet. Metode ini dapat dilakukan melalui: keharusan membayar tol pada kendaraan yang lewat jalan rawan macet; keharusan bayar kepada kendaraan yang jumlah penumpangnya kurang dari batas yang telah ditentukan yang melewati jalan rawan macet. *Kedua*, metode penetapan bea parkir, yang dapat dilakukan dengan cara: penetapan prioritas parkir jangka pendek di sekitar jalan rawan macet; dan penetapan bea parkir yang lebih tinggi di jalan rawan macet. *Ketiga*, metode penetapan pajak, yang dapat dilakukan melalui penetapan pajak terhadap BBM yang akan berimplikasi kepada meningkatnya biaya perjalanan; kenaikan retribusi parkir; kenaikan biaya pemilikan kendaraan; penetapan pajak progresif bagi pemilikan kendaraan. *Keempat*, metode pemberian insentif, yang dapat dilaksanakan melalui: penetapan harga karcis

langganan bis yang lebih murah dan pelayanan yang lebih baik; dan karcis langganan bis diberikan sebagai bonus bagi karyawan.

4. Strategi pendekatan sosial, yang dapat dilaksanakan dengan cara mengubah cara berfikir masyarakat. Sementara itu metode pelaksanaannya dapat dilakukan dengan cara menganjurkan atau mendidik masyarakat untuk sadar berlalu lintas. Metode kedua adalah dengan cara memberi informasi kepada masyarakat secara terus menerus.
5. Strategi perbaikan kapasitas/daya tampung jalan. Metode yang dapat digunakan adalah pelebaran jalan yang ada atau pembuatan jalan baru.
6. Strategi perbaikan sarana alternatif, misalnya dengan cara menambah dan memperbaiki serta meningkatkan kualitas pelayanan dari sarana angkutan umum massa seperti bus kota dan kereta api, serta prasarana lainnya yang mendukung.
7. Strategi perbaikan penggunaan tanah (*land use*) yang dapat dilakukan antara lain dengan metode pengembangan kawasan pinggiran kota yang mandiri, dengan penyediaan fasilitas layanan umum yang memadai, sehingga masyarakat tidak lagi banyak bepergian ke pusat-pusat kota, selain keperluan untuk bekerja.
8. Strategi pemisahan fungsi jalan, misalnya jalan untuk pejalan kaki (pembuatan trotoar dan jembatan penyeberangan yang memadai), dipisahkan dari jalan untuk kendaraan. Jalan untuk kendaraan pun dipisahkan untuk beberapa kualifikasi kendaraan, misalnya jalur bis kota, jalur angkutan kota, jalur sepeda motor, dan sebagainya.

## B. Transportasi Perkotaan Sebagai Masalah Kebijakan

Memperhatikan permasalahan transportasi sebagai suatu kesisteman, maka penyelesaian permasalahan ini harus dilakukan dari berbagai dimensi, bukan hanya masalah lalu lintas, tetapi menyangkut masalah ekonomi, sosial, budaya, teknologi, kelembagaan dan kebijakan serta dimensi lainnya. Berkaitan dengan sistem kelembagaan dan peran pemerintah melalui berbagai kebijakan, maka ramuan-ramuan strategi seperti dikemukakan di atas, pada dasarnya merupakan peran dan fungsi pemerintah, yang lebih lanjut pengaruhnya akan bermuara kepada sistem transportasi dalam hal ini transportasi perkotaan. Atas dasar hal tersebut, maka pemecahan masalah transportasi perkotaan harus diawali dari studi permasalahan transportasi perkotaan yang dilanjutkan dengan studi kebijakan transportasi perkotaan.

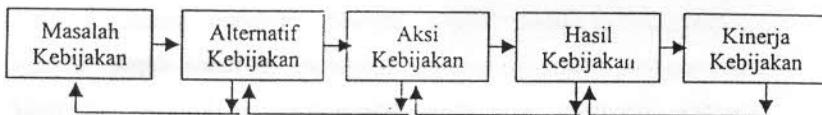
Untuk dapat melakukan analisis kebijakan transportasi perkotaan secara tepat diperlukan informasi yang memadai. Informasi yang tidak berkualitas akan menghasilkan kebijakan yang tidak tepat (*garbage in – garbage out*). William Dunn (1998) yang mengutip pendapat Wood, mengemukakan adanya lima tipe informasi yang relevan dengan kebijakan yaitu :

1. Informasi mengenai masalah kebijakan
2. Informasi mengenai alternatif kebijakan yang disiapkan
3. Informasi mengenai tindakan kebijakan yang diambil
4. Informasi mengenai hasil kebijakan
5. Informasi mengenai hasilguna kebijakan.

Hubungan antara kelima tipe informasi sebagaimana dikemukakan diatas, dapat digambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1

Informasi yang Relevan dengan Kebijakan (*Policy Relevant Information*)



- *Policy problem / masalah kebijakan*

Informasi ini menyangkut pertanyaan masalah apa yang dihadapi?

Jawaban pertanyaan ini yang akan memberikan informasi tentang masalah-masalah kebijakan. Dalam kaitannya dengan sistem transportasi perkotaan, *policy problem* berhubungan dengan akar permasalahan terjadinya kemacetan, ketidaknyamanan, dan ketidakamanan transportasi di perkotaan. Dalam kaitan ini pula, permasalahan transportasi perkotaan dapat dirumuskan dari dua dimensi, yaitu dimensi praktis dan dimensi kebijakan. Dimensi praktis melihat permasalahan transportasi perkotaan dalam realita. Sedangkan dimensi kebijakan melihat permasalahan transportasi perkotaan dari substansi kebijakan yang terkait. Dengan demikian, sebelum melakukan penataan kebijakan transportasi perkotaan, perlu dikaji terlebih dahulu faktor-faktor apa yang menyebabkan permasalahan itu terjadi. Selanjutnya, permasalahan yang ditemukan dikonsultasikan dengan substansi kebijakan yang relevan. Atas dasar ini, penataan baru dapat dilakukan.

- *Policy alternative / policy future*

Informasi ini menyangkut pertanyaan alternatif-alternatif apakah yang tersedia untuk memecahkan masalah tersebut, dan apakah memungkinkan untuk masa depan? Jawaban pertanyaan ini memberikan informasi tentang kebijakan di masa depan. Dalam konteks penataan kebijakan transportasi perkotaan, alternatif pemecahan masalah kemacetan, ketidaknyamanan, dan ketidakamanan lalu lintas, merupakan masukan bagi perumusan kebijakan baru atau perubahan dan perbaikan muatan kebijakan yang selama ini diberlakukan.

- *Policy action / aksi kebijakan*

Informasi ini menyangkut pertanyaan alternatif-alternatif tindakan apakah yang perlu dilakukan untuk memecahkan masalah tersebut? Jawaban pertanyaan tersebut akan memberikan informasi tentang tindakan-tindakan kebijakan. Dalam konteks penataan kebijakan di bidang transportasi perkotaan, fase ini merupakan pemilihan alternatif kebijakan dengan mempertimbangkan *constraint* yang ada, atau atas dasar kemampuan yang ada.

- *Policy outcome / hasil kebijakan*

Informasi ini menyangkut pertanyaan kebijakan-kebijakan apa yang telah dibuat untuk memecahkan masalah-masalah tersebut, baik pada masa sekarang maupun masa lalu dan hasil-hasil apakah yang telah dicapai. Jawaban dari pertanyaan ini akan memberikan informasi tentang hasil-hasil dari kebijakan. Dalam konteks kebijakan

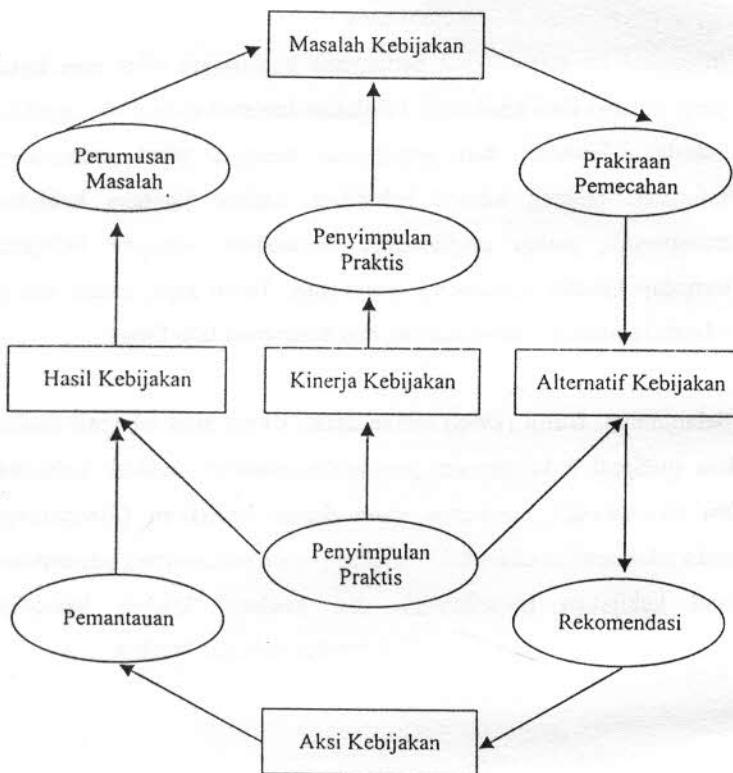
transportasi perkotaan, informasi ini berkaitan dengan hasil yang diharapkan dari kebijakan tersebut.

- *Policy performance / kinerja kebijakan*

Informasi ini menyangkut pertanyaan bagaimana nilai atau tujuan yang dicapai dari hasil-hasil kebijakan tersebut dalam memecahkan masalah. Jawaban dari pertanyaan tersebut akan memberikan informasi tentang kinerja kebijakan. Dalam konteks kebijakan transportasi, *policy performance* merupakan dampak kebijakan terhadap kondisi transportasi perkotaan. Tentu saja, dalam hal ini adalah kelancaran, kenyamanan, dan keamanan lalu lintas.

Selanjutnya, Dunn (1998) merumuskan siklus atau tahapan analisis kebijakan meliputi 5 komponen: perumusan masalah-masalah kebijakan (*problem structuring*), peralaman masa depan kebijakan (*forecasting*), perumusan rekomendasi aksi-aksi kebijakan (*recommendation*), pemantauan hasil-hasil kebijakan (*monitoring*), dan evaluasi kinerja kebijakan (*evaluation*). Siklus tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2.2  
Proses dan Siklus Kebijakan Publik



Keterangan:

- = Informasi yang relevan dengan Kebijakan Publik
- = Metodologi Analisis Kebijakan Publik

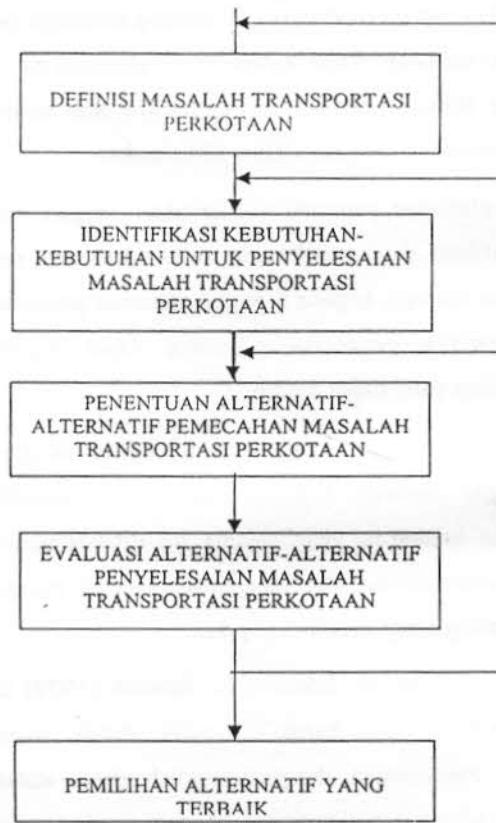
Dalam konteks ini, kajian penataan kebijakan di bidang transportasi perkotaan, meliputi fase perumusan masalah, prakiraan pemecahan, dan rekomendasi kebijakan. Fase-fase tersebut meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- Fase perumusan masalah meliputi identifikasi sub sistem dan elemen yang mempengaruhi sistem transportasi perkotaan. Selanjutnya melakukan analisis interaksi dari semua sub sistem dan elemen tersebut, sehingga didapatkan ranking besarnya pengaruh setiap sub sistem terhadap sistem transportasi perkotaan, dan besarnya pengaruh setiap elemen terhadap masing-masing sub sistem. Atas dasar ini, permasalahan kebijakan dapat dirumuskan.
- Fase prakiraan pemecahan, dilakukan dengan memperhatikan hasil identifikasi dan perankingan serta formulasi permasalahan, serta dengan merujuk kepada berbagai alternatif pemecahan sesuai dengan karakteristik permasalahan, maka dapat diperkirakan alternatif kebijakan yang dapat dipilih.
- Fase rekomendasi kebijakan, dilakukan dengan memperhatikan berbagai alternatif kebijakan dan mengkonsultasikannya dengan muatan kebijakan yang selama ini diberlakukan. Pada akhirnya, merekomendasikan beberapa muatan untuk mengubah, menambah, atau mengurangi muatan yang ada.

Senada dengan ini, Edward K. Morlok (1978) memahami hal ini sebagai fase-fase yang harus ditempuh dalam merencanakan sistem transportasi. Menurutnya, langkah-langkah dasar dalam proses sistem perencanaan biasanya meliputi: (1) pendefinisian masalah; (2) penentuan kebutuhan atau tujuan yang hendak dicapai dengan perbaikan desain atau

rencana tersebut; (3) spesifikasi alternatif-alternatif penyelesaian masalah atau perbaikan sistem tersebut; (4) evaluasi alternatif-alternatif penyelesaian masalah tersebut; (5) pemilihan alternatif yang terbaik. Dalam bentuk diagram, dapat dilihat sebagai berikut:

Gambar 2.3 Perencanaan Sistem Transportasi  
atau Proses Desain Sistem Transportasi



Sumber: Edward K. Morlok, 1978 (terjemahan, 1995), dimodifikasi

Menurut Morlok (1978) pada proses perencanaan sistem, fase yang terpenting adalah pendefinisian masalah yang harus ditanggulangi, yang dengan sendirinya menentukan kebutuhan-kebutuhan untuk penyelesaian masalah tersebut. Langkah ini benar-benar menentukan jenis tindakan yang akan diambil untuk langkah-langkah selanjutnya. Dalam konteks transportasi terutama di negara-negara berkembang, menurut Morlok, masalah ini biasanya diidentifikasi terlebih dahulu oleh pemakai sistem tersebut yang merasa tidak puas atas pelayanan sistem tersebut. Identifikasi juga bisa dilakukan oleh tenaga ahli yang menguasai sistem tersebut. Sedangkan sumber ketiga yang biasanya mampu mengidentifikasi permasalahan tersebut adalah pihak-pihak yang akan mendapatkan keuntungan dari perbaikan sistem tersebut.

Dalam konteks identifikasi permasalahan transportasi perkotaan dapat dilakukan dari dua dimensi. *Pertama* dari dimensi praktis dengan mencoba mengidentifikasi permasalahan transportasi dengan cara meninjau langsung kondisi transportasi perkotaan yang terjadi, atau meminta persepsi dan pandangan pihak-pihak yang kompeten dalam masalah transportasi perkotaan. *Kedua*, dimensi kebijakan yang dapat dilakukan dengan menganalisis substansi kebijakan di bidang transportasi yang diberlakukan. Mengenai identifikasi masalah dari dimensi pertama, dilakukan dengan analisis kesisteman. Sedangkan identifikasi masalah dari dimensi yang kedua dilakukan setelah didapatkan hasil identifikasi pertama, yang kemudian membandingkannya dengan substansi kebijakan yang ada.

Identifikasi masalah dari dimensi kebijakan atau evaluasi kebijakan dalam konteks ini, dilakukan terhadap peraturan perundang-undangan

sebagai produk pada berbagai level, seperti dikemukakan oleh Bromley. Dalam hal ini, Bromley (1989) mengemukakan tiga hierarki proses kebijakan. Hirarkhi proses kebijakan tersebut dilakukan, baik dalam perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi kebijakan. Dalam proses ini Bromley menyebutnya dengan *The Policy Process as a Hierarchy*.

Hiraki proses kebijakan diawali oleh adanya perubahan kebijakan di tingkat kelembagaan yang paling atas yang merupakan implementasi aspirasi yang diformulasikan ke dalam tingkat kebijakan publik yang paling atas atau level yang tertinggi (*policy level*). Perumusan policy level ini dilakukan oleh badan legislatif dan yudikatif untuk menyelenggarakan kesejahteraan masyarakat. Bentuk dari hasil kegiatan dalam policy level ini, di Indonesia dapat berupa Undang-Undang, Tap MPR dan sebagainya yang tingkatannya masih dalam garapan legislatif dan yudikatif dan berlaku secara Nasional.

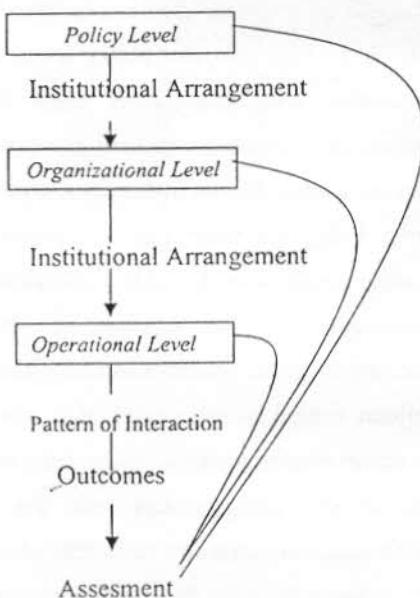
Implementasi dari policy level agar dapat beroperasi sesuai dengan pengaturannya, dan mengatur agar kebijakan publik tersebut dapat dilaksanakan melalui pengaturan-pengaturan tertentu agar dapat dilaksanakan dengan jelas, maka setiap kebijakan perlu adanya pengaturan tentang siapa pelaksana dari suatu kebijakan, siapa penanggung jawabnya, siapa yang melakukan pengawasan terhadap kebijakan yang akan diberlakukan dan sebagainya, maka Bromley menyebutnya dengan *organizational level*. Di sini merupakan pengaturan pelaksanaan kebijakan publik di tingkat organisasi, baik di tingkat pusat misalnya pengorganisasian kebijakan di departemen atau organisasi pemerintah tingkat pusat, maupun pengorganisasian di tingkat daerah, misalnya di Dinas-Dinas Daerah atau pengorganisasian di tingkat pelaksana daerah. Sementara itu aturan-aturan

atau kebijakan yang telah jelas penanggung jawabnya agar dapat dioperasikan, biasanya menggunakan aturan operasional, maka oleh Bromley disebut dengan Operational Level. Operational Level ini biasanya berupa petunjuk operasional, tata kerja operasional, dan sebagainya

Pada setiap tingkatan dari policy level, organizational level sampai pada operational level mempunyai suatu tahapan yang memerlukan penterjemahan dan pengaturan setiap tingkat pelaksanaan kebijakan tersebut. Pengaturan ini disebut dengan institutional arrangement

Setiap kebijakan yang telah dioperasikan atau dilaksanakan di lapangan akan terjadi interaksi antara masyarakat yang terkena kebijakan dengan pelaksana kebijakan tersebut, dan hasil interaksi yang berupa *outcome* ini dapat dinilai apakah suatu kebijakan yang diberlakukan sesuai dengan tujuan kebijakan itu sendiri atau ada penyimpangan dalam arti kesalahan dalam menterjemahkan tujuan kebijakan yang diberlakukan. Oleh karena itu dengan menggunakan teori ini, maka akan memudahkan menganalisis suatu *outcome* dari suatu kebijakan. “The Policy Process as a Hierarchy” menurut Bromley dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2.4  
Proses Hierarki Kebijakan

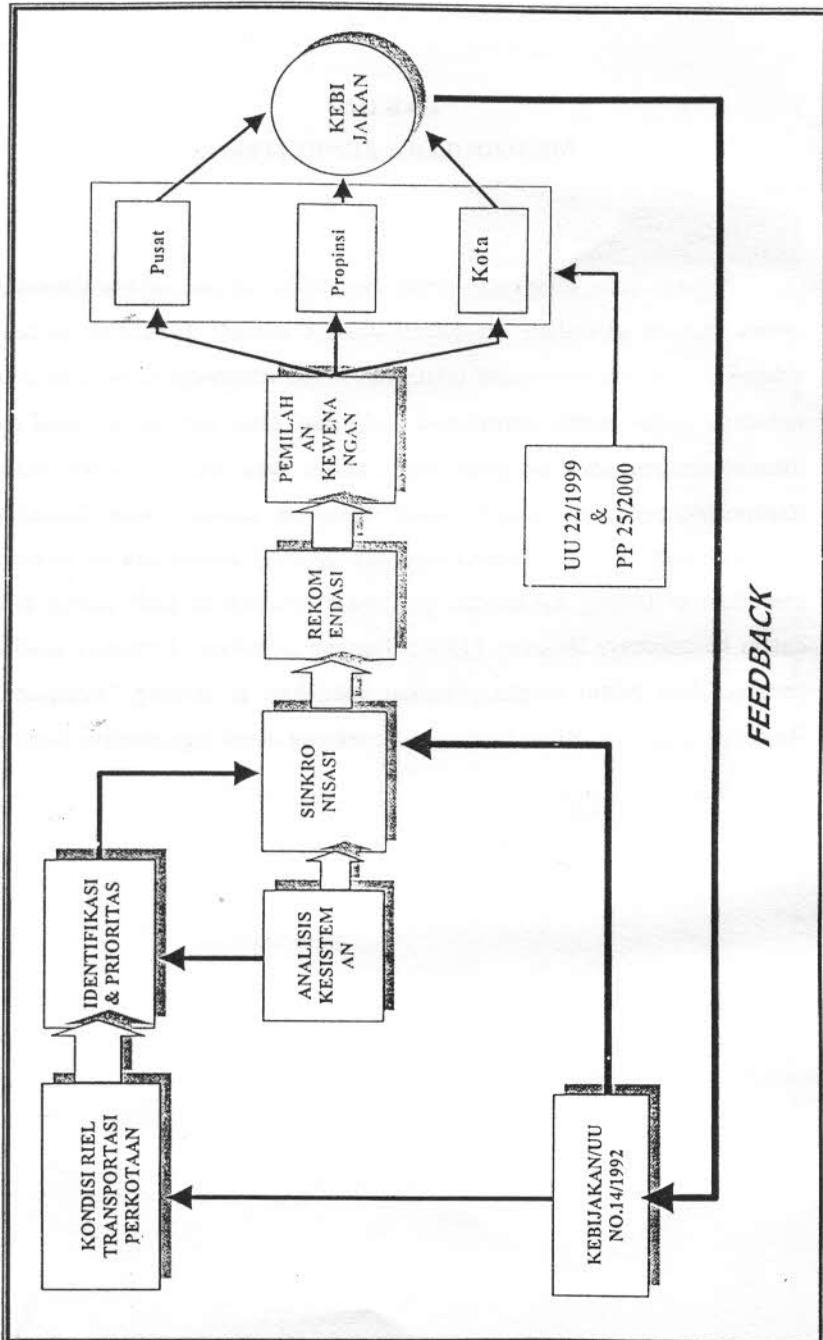


Dari gambar di atas, nampak jelas outcome dari setiap kebijakan yang diberlakukan akan dapat diukur dengan mudah dan apabila ada penyimpangan, baik dalam menterjemahkan kebijakan, dalam pengorganisasian maupun dalam pelaksanaannya akan dapat dievaluasi pada sisi mana penyimpangan itu terjadi. Dalam konteks ini, fokus evaluasi akan dilakukan terhadap produk dari policy level yaitu UU yang mengatur masalah transportasi perkotaan, dalam hal ini UU Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

### **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini merupakan gabungan antara metode penelitian eksploratif dengan metode penelitian evaluasi kebijakan. Metode eksploratif dilakukan untuk menemukan permasalahan mendasar dalam sistem transportasi perkotaan, atau mengidentifikasi dan menentukan peringkat pengaruh faktor-faktor yang mempengaruhi sistem transportasi perkotaan. Dalam kaitan ini teknik analisis yang digunakan adalah System Oriented Project Analysis (SOPA). Sementara itu evaluasi kebijakan di bidang transportasi perkotaan difokuskan pada *policy level* dalam konsepsinya Bromley (1986). Dengan demikian, kerangka analisis permasalahan dalam rangka penataan kebijakan di Bidang Transportasi Perkotaan dalam penelitian ini dilakukan sebagai mana digambarkan berikut:



## A. Systemic Oriented Project Analysis (SOPA)

### 1. Komponen Sistem Transportasi Perkotaan

Sistem trasportasi perkotaan di pandang sebagai suatu sistem yang terdiri dari enam sub sistem, yaitu sub sistem jaringan, sub sistem kegiatan, sub sistem pergerakan, sub sistem lingkungan, sub sistem kelembagaan, dan sub sistem keruangan. Interaksi dari keenaman sub sistem tersebut melahirkan kondisi sistem transportasi perkotaan.

Sub sistem jaringan meliputi sepuluh elemen utama yang dianggap paling berpengaruh yaitu kondisi jalan, pengawasan jalan, terminal, luas jalan, panjang rute, pengaturan rute, pengaturan arus lalu lintas, rambu lalu lintas, fasilitas parkir umum, dan pengaturan penggunaan jalan.

Sub sistem kegiatan meliputi delapan elemen utama yaitu kepadatan penduduk, keragaman aktifitas penduduk, kegiatan industri dan perdagangan, perpindahan penduduk dari desa ke kota (urbanisasi), waktu-waktu sibuk (jam, hari, minggu, bulan), tempat atau lokasi pekerjaan, keberadaan sektor informal (termasuk pedagang kaki lima dan pedagang asongan), serta lokasi fasilitas umum (sekolah, pasar, dan rumah sakit).

Sub sistem pergerakan meliputi sembilan belas komponen yaitu pengemudi, penumpang, tujuan pergerakan, angkutan umum, angkutan barang, kendaraan pribadi, pengusaha angkutan, tarif, izin trayek, kecepatan berkendaraan, pengujian kendaraaan, bengkel umum, pemeriksaan kendaraan di jalan, kendaraan tidak bermotor,

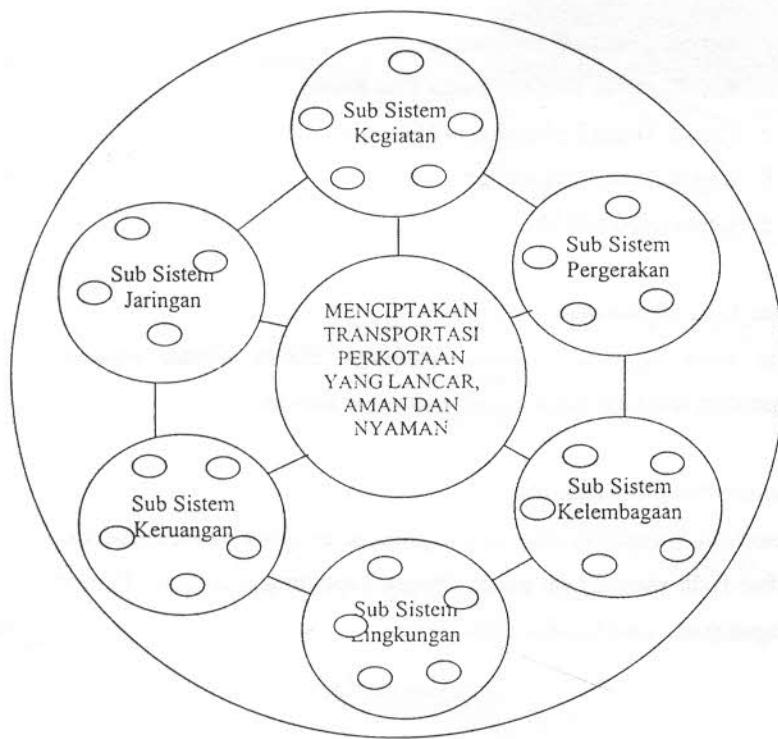
tata cara berlalu lintas, pejalan kaki, jenis dan volume barang yang diangkut, serta waktu dan jadwal pergerakan.

Sub sistem lingkungan meliputi lima elemen utama yaitu kondisi fisik daerah, kondisi ekonomi masyarakat, kondisi sosial masyarakat (seperti pendidikan dan pengetahuan), kondisi budaya (termasuk adat istiadat yang berkembang di masyarakat), serta teknologi yang digunakan.

Sub sistem kelembagaan merupakan peran serta pemerintah dan organisasi masyarakat (swasta) yang meliputi peraturan perundangan (UU, PP, Keppres, Inpres, Kepmen, dan Perda), institusi pemerintah baik pusat maupun daerah yang terlibat dalam sistem transportasi perkotaan, sumber daya manusia aparatur yang ada dalam institusi tersebut, koordinasi antar lembaga terkait, penerapan hukuman bagi para pelanggar, organisasi masyarakat dalam hal ini ORGANDA, dan sumber dana.

Sub sistem keruangan terdiri dari empat elemen utama yaitu perencanaan pembangunan nasional yang ada di kota tersebut, perencanaan pembangunan regional juga yang ada di kota tersebut, perencanaan pembangunan daerah, serta secara khusus mengenai tata ruang atau tata kota. Keterkaitan antar sub sistem dan elemen dari setiap sub sistem itu dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 3.1 Keterkaitan Antar Sub Sistem dan Elemen  
Dalam Sistem Transportasi Perkotaan



## 2. Lokasi Penelitian

Dilihat dari lokusnya, penelitian ini bersifat studi kasus di dua kota, yaitu:

- a. Kota Semarang
- b. Kota Surabaya

### 3. Responden Penelitian

- a. Kepala BAPPEDA Kota
- b. Kepala Dinas LLAJ
- c. Kepala Dinas PU Binamarga
- d. Kepala Dinas Tata Kota atau Tata Ruang
- e. Kepala Dinas Perhubungan (Jika ada)
- f. Kepala Dinas Perparkiran
- g. Ketua ORGANDA

### 4. Data Yang Digunakan

Data yang digunakan untuk keperluan SOPA adalah persepsi responden terhadap kondisi transportasi perkotaan.

### 5. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dengan cara menyebarkan Daftar Isian yang dibuat sesuai dengan kepentingan analisis. Format pengumpulan data tersebut sebagai berikut:

**Contoh Daftar Isian**  
**Persepsi Responden Mengenai Pengaruh Timbal Balik Antar Sub Sistem Atau Elemen Dalam Sistem Transportasi Perkotaan**

Pengaruh	A	B	C	D	Active Total
A					
B					
C					
D					
<b>Passive Total</b>					
<b>Product</b>					

Keterangan:

- A, B, C, D : elemen dari sub sistem yang akan dianalisis
- Active total : total pengaruh aktif (mempengaruhi elemen lain)
- Passive total : total pengaruh pasif (dipengaruhi elemen lain)
- Product : total pengaruh terhadap sistem yang dianalisis  
(hasil kali passive total dengan active total)

#### 6. Metode Pengolahan dan Analisis Data

Analisis dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

- Menentukan dan meranking besarnya pengaruh aktif dari setiap elemen
- Menentukan dan meranking besarnya pengaruh pasif setiap elemen
- Menentukan dan meranking besarnya pengaruh total setiap elemen terhadap sistem atau sub sistem secara keseluruhan.
- Melakukan analisis deskriptif

## B. Evaluasi Kebijakan

Setelah dilakukan identifikasi dan perankingan terhadap masalah transportasi perkotaan dengan menggunakan teknik SOPA, selanjutnya dilakukan analisis alternatif kebijakan yang dapat dipilih. Hasil identifikasi masalah dan perumusan alternatif pemecahan masalah, merupakan instrumen untuk melakukan evaluasi kebijakan. Fase rekomendasi kebijakan, dilakukan dengan memperhatikan berbagai alternatif kebijakan dan mengkonsultasikannya dengan muatan kebijakan yang selama ini diberlakukan. Pada akhirnya, merekomendasikan beberapa muatan untuk mengubah, menambah, atau mengurangi muatan yang ada. Langkah-langkah dalam melakukan evaluasi dan perbaikan kebijakan adalah sebagai berikut:

1. Memilah substansi alternatif kebijakan kedalam kewenangan pemerintah pusat, propinsi, dan kota., dengan berpedoman kepada UU Nomor 22 Tahun 1999 (pasal 12) yang ditindaklanjuti oleh PP Nomor 25 Tahun 2000.
2. Mengkonsultasikan semua alternatif kebijakan kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan menjadikannya masukan bagi muatan UU tersebut.
3. Mendesain alternatif kelembagaan transportasi perkotaan yang relevan sehubungan dengan fungsi penataan kebijakan yang berhasil diidentifikasi.

## BAB IV

### KONDISI UMUM PERMASALAHAN TRANSPORTASI PERKOTAAN SAAT INI

Hasil wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan kebijakan transportasi perkotaan, baik pemerintah maupun perwakilan pelaku transportasi (Masyarakat/Swasta), ditemukan berbagai permasalahan transportasi perkotaan saat ini sebagai berikut:

#### A. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Jaringan

Terdapat 10 permasalahan pokok yang selama ini nampak yang terkait dengan keberadaan Sub Sistem Jaringan, sebagai berikut:

1. *Trafic Light* yang membingungkan pengguna jalan (kurang informatif)
2. Gangguan lampu pengatur lalu lintas, dalam keadaan ini petugas tidak terjun ke lapangan.
3. Belum lengkapnya prasarana terminal tipe A, sehingga pola sirkulasi arus lalu lintas regional khususnya angkutan orang tidak tertata dengan baik;
4. Trotoar jalan yang sebenarnya diperuntukan bagi keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki tetapi dipergunakan untuk pedagang kaki lima.
5. Saluran samping jalan perawatannya sangat kurang juga telah banyak yang diberi tutup untuk difungsikan sebagai warung-warung kaki lima.
6. Pemasangan lampu hias jalan sering kali membingungkan pemakai jalan mengingat penempatannya tidak tepat.

7. Pengaturan terminal A, B, C dan terminal barang/peti kemas masih belum singkron /sinergi.
8. Akses antara perhubungan darat, laut, udara, belum ada jaringan yang saling mendukung.
9. Adanya *Outer ring road* yang belum sepenuhnya terbangun dan berfungsi sehingga mempengaruhi prilaku manajemen transportasi di tengah-tengah kota.
10. Semakin meningkatnya pemakaian jalan sehingga beban jalan yang ada di kota tidak memadai.

#### **B. Kondisi Umum Permasalahan Sub Sistem Peregerakan**

Dalam Sub Sistem Pergerakan teridentifikasi 9 permasalahan pokok yang nampak saat ini, sebagai berikut:

1. Ada beberapa pengemudi yang tidak memiliki SIM
2. Pengemudi tidak mengetahui rambu-rambu yang ada.
3. Angkutan peti kemas yang lambat
4. Kurangnya kesadaran pemakai jalan serta tidak ada ketegasan penegak hukum sehingga banyak ruas jalan arteri primer yang seharusnya bebas becak, namun sekarang becak bebas masuk.
5. Adanya kanibalisme armada untuk memenuhi beroperasinya roda perusahaan angkutan ,
6. Lebih dari 50% armada angkutan perkotaan yang beroperasi, kondisinya cukup memprihatinkan.
7. Penataan angkutan massa yang kurang perhatian pemerintah kota.
8. Belum adanya pilihan lain untuk kualitas angkutan kota.

9. Kurangnya kesadaran pemakai jalan terhadap kepadatan lalu lintas sehingga mempercepat kerusakan jalan misalnya kelebihan beban angkutan.

### C. Permasalahan Umum Dalam Sub Sistem Lingkungan

Dalam Sub Sistem Lingkungan teridentifikasi dua permasalahan pokok yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas, sebagai berikut:

1. Kurangnya kesadaran masyarakat akan tata cara berlalu lintas;
2. Adanya daerah, terutama di Kota Semarang, yang sering terkena air pasang, sehingga kondisi jalan rusak parah walaupun sudah diperbaiki /ditinggikan. Kondisi ini mengganggu kelancaran transportasi.

### D. Permasalahan Umum Dalam Sub Sistem Kelembagaan

Teridentifikasi 7 permasalahan utama dalam Sub Sistem Kelembagaan, sebagai berikut:

1. Belum terbentuknya instansi yang menangani dan bertanggung jawab atas transportasi “darat” secara komprehensif, akibatnya beberapa kebijakan, baik pada tingkat kebijakan maupun operasional terpencar pada beberapa institusi, yang pada akhirnya hasilnya tidak optimal, karena masing-masing institusi mempunyai visi dan missi yang berbeda.
2. Kurangnya koordinasi antar dinas dalam perbaikan jalan. Misalnya dalam pemasangan saluran air oleh PDAM, pemasangan sambungan

telepon oleh PT Telkom, yang semua proyek tersebut mempercepat kerusakan jalan dan mengganggu arus lalu lintas di perkotaan.

3. Terbatas biaya pembangunan dan pemeliharaan jalan sehingga kerusakan jalan dan sarana jalan tidak cepat tertangani.
4. Belum ditetapkannya institusi sebagai *Leading Sector* dalam pengaturan lalu lintas atau roda transportasi di perkotaan.
5. Belum dibentuknya Dewan Transportasi Kota sebagai sarana penanganan kebijakan dalam rangka memberikan masukan /sarana tentang masalah transportasi di perkotaan.
6. Kurangnya kualitas SDM berkaitan dengan pelaku penanganan transportasi di perkotaan misalnya polisi lalu lintas dan tukang parkir.
7. Adanya penetapan proyek dari pusat pada daerah yang tidak tepat sasaran misalnya perbaikan dan penambahan lampu jalan, padahal terdapat jalan-jalan lain yang rusak berat.

#### E. Permasalahan Umum Dalam Sub Sistem Keruangan

Dalam Sub Sistem Keruangan permasalahan pokok yang ditemukan selama ini adalah bahwasannya penataan transportasi perkotaan serta perencanaan pembangunan kota lainnya kurang memperhatikan Rencana Umum Tata Ruang. Untuk itu, dalam penanganan transportasi pada masa yang akan datang, disamping penanganan melalui Manajemen Transportasi, juga harus memperhatikan pendekatan keruangan.

## F. Permasalahan Umum Dalam Sub Sistem Kegiatan

Ada satu permasalahan pokok yang teridentifikasi dalam Sub Sistem Kegiatan, yaitu di daerah-daerah atau zona-zona tertentu terutama di jalan utama kota sering terjadi kemacetan pada jam padat terutama di dekat pasar meskipun sudah ada jembatan penyebrangan jalan. Hal ini menunjukkan padatnya kegiatan. Untuk itu, perlu pengaturan khusus dalam hal transportasi pada jam-jam sibuk.

**BAB V**  
**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI**  
**SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN**  
*(KASUS KOTA SEMARANG)*

**A. Pengaruh Setiap Sub Sistem Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**

Kondisi transportasi perkotaan di Kota Semarang merupakan interaksi dari berbagai sub sistem yang ada di dalamnya. Paling tidak ada 6 sub sistem yang berinteraksi dalam menciptakan Sistem Transportasi perkotaan di Semarang, yaitu Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Kegiatan, Sub Sistem Pergerakan, Sub Sistem Lingkungan, Sub Sistem Keruangan, dan Sub Sistem Kelembagaan. Hasil rekapitulasi pendapat para pelaku kebijakan yang berperan dalam penciptaan kondisi transportasi perkotaan di Semarang saat ini, nampak bahwa diantara 6 komponen sub sistem transportasi perkotaan, Sub Sistem Jaringan merupakan yang paling utama (paling besar pengaruhnya) terhadap penciptaan kondisi transportasi di Kota Semarang saat ini. Kemudian, Sub Sistem Kegiatan merupakan faktor penting kedua yang mempengaruhi kondisi transportasi di kota ini, disusul kemudian oleh pengaruh Sub Sistem Pergerakan, Sub Sistem Lingkungan, Sub Sistem Keruangan, dan Sub Sistem Kelembagaan. Besar bobot dan ranking untuk setiap sub sistem dalam hal pengaruhnya terhadap Sistem Transportasi perkotaan di Kota Semarang dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.1**  
**Pengaruh Setiap Sub Sistem**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Semarang**

No	Sub Sistem	Bobot Mempengaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Sub Sistem Jaringan	14	15	210	1
2	Sub Sistem Kegiatan	14	14	196	2
3	Sub Sistem Pergerakan	13	13	169	3
4	Sub Sistem Lingkungan	13	13	169	4
5	Sub Sistem Keruangan	12	14	168	5
6	Sub Sistem Kelembagaan	11	8	88	6

Sumber: Data lapangan, diolah

Interaksi antar sub sistem dalam Sistem Transportasi Perkotaan di Semarang relatif seimbang. Tingkat pengaruh dan tingkat terpengaruh relatif sama. Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Kegiatan, Sub Sistem Pergerakan, dan Sub Sistem Lingkungan memperlihatkan interaksi yang seimbang. Sementara itu Sub Sistem Keruangan dan Sub Sistem Kelembagaan menunjukkan interaksi yang kurang seimbang.

Sub Sistem Keruangan ternyata lebih banyak dipengaruhi daripada mempengaruhi Sub Sistem lainnya. Hal ini suatu pertanda bahwa Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) di Kota Semarang, serta perencanaan lainnya sering terkalahkan oleh kebutuhan yang muncul kemudian. Atau dengan kata lain, RUTR dan perencanaan pembangunan yang telah ditetapkan sebelumnya, kurang berfungsi sebagai acuan dalam pembangunan prasarana kota. Atau bisa jadi juga bahwa perencanaan baik itu yang bersifat regional, lokal, maupun tata ruang, terlalu bersifat fleksibel dalam mengakomodasi “tuntutan” pembangunan sarana kota yang muncul kemudian. Padahal semestinya RUTR serta rencana pembangunan regional, dan rencana

pembangunan daerah harus merupakan acuan dalam membuat suatu perencanaan lebih lanjut.

Satu sub sistem lagi yang mempunyai interaksi relatif tidak seimbang adalah Sub Sistem Kelembagaan. Sub sistem ini ternyata lebih besar mempengaruhi ketimbang dipengaruhi. Hal ini relevan dengan peran dan fungsi pemerintah (kelembagaan) yang bersifat “pengaturan”. Namun, meskipun demikian, ternyata keberadaan Sub Sistem Kelembagan ini juga dipengaruhi oleh sub sistem yang lain. Sebenarnya hal ini pun logis, karena Sub Sistem Kelembagaan yang dibentuk sudah selayaknya memperhatikan faktor lain yang terkait dalam rangka menciptakan Sistem Transportasi Perkotaan yang aman, nyaman, lancar, dan tertib. Dikaitkan dengan kondisi transportasi perkotaan di Semarang saat ini, berarti kemacetan dan ketidakamanan tercipta antara lain disebabkan oleh peran pemerintah (dalam bentuk UU, SDM, kelembagaan, dll) yang belum mampu dalam mengatasinya.

## B. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Jaringan

Sub Sistem Jaringan merupakan sub sistem yang paling besar perannya dalam penciptaan kondisi Sistem Transportasi di Kota Semarang saat ini. Sub Sistem ini meliputi kondisi jalan, pengawasan jalan, terminal, luas jalan, panjang rute, pengaturan rute, pengaturan arus lalu lintas, rambu lalu lintas, fasilitas parkir umum, dan pengaturan jalan. Dengan demikian, kemacetan, ketidaknyamanan, dan ketidakamanan kondisi lalu lintas di Kota Semarang saat ini, terutama disebabkan oleh sistem jaringan yang kurang baik. Kalau diperhatikan lebih lanjut, Sistem Jaringan ini bersifat prasarana fisik dan pemanfaatannya. Hal ini berarti, kondisi sarana fisik yang kurang

baik dan ketidaktertiban dalam pengaturannya merupakan faktor utama penyebab ketidaktertiban lalu lintas di Kota Semarang.

**Tabel 5.2**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Jaringan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**  
**di Semarang**

No	Elemen	Bobot Mempengaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Pengaturan Arus Lalu Lintas	24	25	600	1
2	Terminal	26	20	520	2
3	Kondisi Jalan	20	25	500	3
4	Luas Jalan	25	20	500	4
5	Pengawasan Jalan	22	22	484	5
6	Pengaturan Rute	22	23	483	6
7	Rambu Lalu Lintas	21	23	483	7
8	Pengaturan Penggunaan Jalan	20	24	480	8
9	Panjang Rute	22	19	418	9
10	Fasilitas Parkir Umum	17	20	340	10

Sumber: Data lapangan, diolah

Dari 10 elemen Sub Sistem Jaringan, pengaturan arus lalu lintas ternyata merupakan elemen yang paling besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi di Kota Semarang saat ini. Pengaturan lalu lintas meliputi penetapan jalur dan arah lalu lintas kendaraan. Nampaknya, jalur lalu lintas di Kota Semarang belum tertata dengan baik, dan memang penetapan jalur khusus untuk setiap klasifikasi kendaraan di kota ini (misalnya jalur Angkot khusus, Jalur Bis Kota khusus, Jalur Sepeda Motor khusus, dan sebagainya) belum dilakukan. Artinya hampir semua ruas jalan diperbolehkan masuk semua jenis kendaraan, asal muat. Keadaan ini ternyata merupakan penyebab utama kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas di kota ini. Oleh karena itu, untuk mengatasi masalah tersebut, maka untuk ruas jalan tertentu, perlu ditetapkan klasifikasi kendaraan yang boleh masuk. Demikian

juga pada jalan-jalan protokol, pembagian jalan menjadi jalur-jalur khusus nampaknya perlu dipertimbangkan pula.

Arah lalu lintas di sini maksudnya adalah ruas jalan mana yang hanya satu arah, dan mana yang boleh dua arah. Jalan-jalan kecil namun kepadatannya relatif tinggi, yang masih diperbolehkan dua arah sangat berpeluang untuk menimbulkan kemacetan. Dalam kaitan ini, maka penataan kembali arah lalu lintas ini perlu dilakukan disesuaikan dengan kondisi dan kelas jalan.

Keberadaan terminal pun mempunyai pengaruh yang besar terhadap kondisi transportasi di kota ini. Selain itu, keberadaan terminal, selain yang paling besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi kota secara umum, ternyata juga merupakan elemen yang paling mempengaruhi elemen lainnya. Hal ini sangat logis, jika dikaitkan dengan fungsi terminal sebagai pusat pemberhentian kendaraan umum. Artinya, arah dan kepadatan lalu lintas kendaraan yang masuk dan keluar terminal, baik itu kendaraan dalam kota maupun antar kota menyebabkan kemacetan lalu lintas. Selain terhadap arah dan kepadatan lalu lintas, keberadaan terminal di kota ini juga besar pengaruhnya terhadap pengaturan dan panjang rute angkutan umum.

### C. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Lingkungan

Sub Sistem lingkungan merupakan sub sistem urutan keempat dalam perannya terhadap penciptaan kondisi Sistem Transportasi di Kota Semarang saat ini. Sub Sistem ini meliputi kondisi ekonomi masyarakat, kondisi sosial, kondisi fisik daerah, kondisi budaya masyarakat, dan lingkungan teknologi. Dari lima elemen Sub Sistem Lingkungan ini, kondisi sosial dan ekonomi masyarakat ternyata yang paling besar pengaruhnya terhadap keberadaan

transportasi di Kota Semarang saat ini, disusul kemudian oleh elemen kondisi fisik daerah, kondisi budaya masyarakat, dan lingkungan teknologi. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.3**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Lingkungan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**  
**di Semarang**

No	Elemen	Bobot Mempengaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Kondisi Ekonomi Masyarakat	10	10	100	1
2	Kondisi Sosial Masyarakat	10	10	100	2
3	Kondisi Fisik Daerah	11	9	99	3
4	Kondisi Budaya Masyarakat	8	8	64	4
5	Lingkungan Teknologi	7	9	63	5

Sumber: Data lapangan, diolah

Kondisi ekonomi meliputi keberadaan ekonomi masyarakat dalam pengertian statis, bukan dalam pengertian aktivitas perekonomian. Dengan demikian di dalamnya terkandung komponen tingkat pendapatan masyarakat, distribusi pendapatan (pemerataan), struktur ekonomi masyarakat, pertumbuhan ekonomi regional, dan komponen lainnya. Dalam kaitan ini, kondisi-kondisi tersebut memang secara teoritis mempunyai hubungan korelasional positif dengan aktivitas masyarakat. Makin tinggi pendapatan masyarakat, makin cepat laju pertumbuhan ekonomi, dan makin besar kontribusi sektor industri dan perdagangan dalam struktur perekonomian, maka kebutuhan akan transportasi semakin tinggi. Dengan

demikian, kepadatan lalu lintas pun semakin tinggi. Jika tidak dibarengi oleh kesiapan prasarana transportasi yang memadai serta perangkat lainnya yang memadai pula, maka kemacetan pun tidak akan bisa dihindari.

Kondisi sosial pun meliputi faktor-faktor sosial dalam pengertian statis, bukan dalam pengertian aktivitas. Dalam hal ini, tingkat pendidikan masyarakat, tingkat kesehatan masyarakat, hubungan antar individu dan kelompok dalam masyarakat, dan lain-lain, merupakan komponen dari kondisi sosial masyarakat. Faktor-faktor ini pun ternyata memiliki hubungan korelasional yang erat terhadap kondisi transportasi perkotaan di Semarang. Makin tinggi tingkat pendidikan masyarakat, maka mobilitasnya pun makin tinggi pula. Makin tinggi kesehatan masyarakat, maka mobilitasnya pun makin tinggi. Dan perkembangan kota yang semakin pesat, sikap individualistik pun makin meningkat, sikap sopan santun dan toleran terhadap orang lain ternyata berkurang, yang pada akhirnya berdampak terhadap kondisi transportasi perkotaan. Orang menjadi egois dan tidak peduli dengan orang lain, saling salib dan saling siap dalam berkendaraan menjadi hal yang biasa, yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas di kota ini.

#### D. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Pergerakan

Sub Sistem Pergerakan merupakan sub sistem urutan tiga dalam perannya terhadap penciptaan kondisi Sistem Transportasi di Kota Semarang saat ini. Sub Sistem ini meliputi 19 elemen, yaitu: angkutan umum, pengemudi, pengusaha angkutan, tujuan pergerakan, angkutan barang, kecepatan berkendaraan, ijin trayek, pengujian kendaraan, tarif, penumpang, kendaraan tidak bermotor, jenis & volume barang yang diangkut, kendaraan

pribadi, tata cara berlalu lintas, waktu /jadual pergerakan, pemeriksaan, kendaraan di jalan, pendaftaran kendaraan, pejalan kaki, dan keberadaan bengkel umum. Dari kesembilan belas elemen Sub Sistem pergerakan ini, angkutan umum, pengemudi, dan pengusaha angkutan ternyata merupakan yang paling besar pengaruhnya terhadap keberadaan transportasi di Kota Semarang saat ini, disusul kemudian oleh elemen-elemen lainnya. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.4  
Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Pergerakan  
Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan  
di Semarang**

No	Elemen	Bobot Memper-garuhi	Bobot Dipe-n-garuhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Angkutan Umum	35	43	1505	1
2	Pengemudi	34	43	1462	2
3	Pengusaha Angkutan	32	36	1152	3
4	Tujuan Pergerakan	25	32	800	4
5	Angkutan Barang	25	29	725	5
6	Kecepatan Berkendaraan	36	19	684	6
7	Ijin Trayek	21	31	651	7
8	Pengujian Kendaraan	27	24	648	8
9	Tarif	28	19	532	9
10	Penumpang	23	23	529	10
11	Kendaraan Tidak Bermotor	21	20	420	11
12	Jenis & Volume Barang Yang Diangkut	24	17	408	12
13	Kendaraan Pribadi	17	20	340	13
14	Tata Cara Berlalu Lintas	21	15	315	14
15	Waktu /Jadual Pergerakan	16	15	240	15
16	Pemeriksaan Kendaraan di Jalan	24	9	216	16
17	Pendaftaran Kendaraan	13	16	208	17
18	Pejalan Kaki	9	22	198	18
19	Bengkel Umum	15	13	195	19

Sumber: Data lapangan, diolah

Elemen angkutan umum di perkotaan meliputi Angkutan Kota (Angkot) dan Bis Kota. Keberadaan angkutan umum ini ternyata merupakan faktor utama dalam Sub Sistem Pergerakan penyebab kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas di Kota Semarang. Tentu saja dalam hal ini terutama adalah dalam hal jumlah. Nampaknya, mengenai jumlah sudah merupakan permasalahan umum hampir di semua kota besar. Jumlah kendaraan umum (Angkot) yang terlalu banyak tidak diimbangi dengan prasarana jalan yang memadai, sehingga pada akhirnya kemacetanlah yang terjadi. Untuk itu penggantian angkutan kota dengan bis kota di jalur-jalur yang memungkinkan untuk masuk bis kota perlu dilakukan.

Pengemudi merupakan elemen kedua dalam Sub Sistem ini yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas. Elemen ini meliputi perilaku pengemudi yang sering ugal-ugalan (ngebut), berhenti di sembarang tempat, menyalib kendaraan yang tidak pada tempatnya, dan perilaku jelek lainnya. Jumlah angkutan umum yang tidak seimbang dengan prasarana yang ada disertai dengan perilaku pengemudi yang tidak baik menyebabkan kemacetan yang semakin tinggi. Dalam kaitan ini, maka penetapan hukuman bagi para pelanggar merupakan instrumen penting bagi mencegah perilaku tidak terpuji dari para pengemudi.

Pengusaha angkutan pun ternyata merupakan elemen yang besar pengaruhnya terhadap transpotasi perkotaan di kota ini. Dalam kaitan ini, peran pengusaha angkutan terutama dalam menetapkan sistem setoran kepada para pengemudi. Sistem setoran yang dipatok dengan jumlah tertentu tanpa memperhatikan hasil yang diperoleh oleh pengemudi, menyebabkan pengemudi dikejar-kejar setoran. Akhirnya mereka menjalankan kendaraannya tanpa memperhatikan aturan, yang penting bagi mereka dapat memenuhi setoran dan membawa hasil yang besar untuk dibawa pulang.

Memperhatikan kondisi ini, serta hubungan timbal balik antara jumlah angkutan, pengemudi, dan pengusaha angkutan, maka penetapan instrumen yang mampu memberikan kenyamanan kepada pengemudi dan penumpang, serta menjamin keuntungan (tidak merugikan) kepada pengusaha angkutan, perlu dirumuskan dalam suatu peraturan perundang-undangan.

Ada satu hal yang menarik dari besarnya pengaruh ketiga elemen ini terhadap kondisi transportasi perkotaan di Semarang. Ternyata bobot "terpengaruh" untuk ketiga elemen ini lebih besar dibandingkan bobot "mempengaruhi" elemen lainnya. Ini artinya, jumlah kendaraan umum banyak dipengaruhi oleh elemen lain dalam sub sistem ini seperti pengusaha angkutan yang terus menambah jumlah angkutannya, ijin trayek yang terus diberikan oleh pemerintah daerah, jumlah penumpang yang makin banyak, serta jenis dan volume barang yang semakin banyak. Pengemudi pun (dalam hal ini terutama perilaku pengemudi angkutan umum) banyak dipengaruhi oleh pengusaha angkutan dalam menetapkan sistem setoran, dan perilaku penumpang yang juga kurang memahami ketertiban lalu lintas. Sedangkan pengusaha angkutan juga banyak dipengaruhi terutama oleh kebijakan pemerintah dalam menetapkan tarif trayek disamping harga kendaraan yang terus melambung, sehingga para pengusaha berusaha untuk menutupi semua biaya tersebut.

#### E. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Kelembagaan

Sub Sistem Kelembagaan merupakan sub sistem yang paling rendah pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Semarang saat ini. Sebagaimana diketahui, Sub Sistem Kelembagaan ini meliputi keberadaan peraturan perundang-undangan, institusi yang terkait dengan transportasi

kota, SDM aparatur dalam institusi tersebut, koordinasi antar lembaga terkait, penerapan hukuman bagi pelanggar lalu lintas, keberadaan organisasi angkutan, serta pendanaan dalam rangka penciptaan kondisi transportasi perkotaan yang lancar, aman, dan nyaman. Dari data pendapat para pelaku yang terlibat dalam transportasi perkotaan, nampak bahwa komponen-komponen tersebut secara umum bukan merupakan faktor utama dalam menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Semarang saat ini. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.5  
Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Kelembagaan  
Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan  
di Semarang**

No	Elemen	Bobot Mempe- ngaruhi	Bobot Dipe- ngaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	UU	32	32	1024	1
2	PP	32	31	962	2
3	Sumber Dana	31	31	961	3
4	Perda	29	33	957	4
5	Koordinasi Antar Institusi	29	27	892	5
6	Institusi Pemerintah	28	31	868	6
7	SDM Aparat	31	28	868	7
8	Hukuman Bagi Pelanggar	26	31	806	8
9	Keppres	28	28	784	9
10	ORGANDA	26	29	754	10
11	Kepmen	30	26	700	11
12	Inpres	29	25	695	12

Sumber: Data lapangan, diolah

Meskipun secara umum Sub Sistem ini merupakan yang paling kecil pengaruhnya terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Semarang, namun dilihat dari interaksinya dengan sub sistem lain ternyata bobot "mempengaruhi" lebih besar dibandingkan dengan bobot "dipengaruhi". Artinya keberadaan peran pemerintah dan organisasi swasta termasuk

masyarakat cukup penting dalam mempengaruhi sub sistem lainnya. Kenyataan ini memang logis, sejalan dengan peran pemerintah dalam menetapkan peraturan perundang-undangan yang mengatur Sistem Transportasi Perkotaan.

Keberadaan UU dalam sub sistem ini ternyata merupakan elemen utama yang paling besar pengaruhnya. Dan perlu disimak, bahwa UU adalah merupakan pangkal utama lahirnya peraturan perundangan lain yang ada di bawahnya, serta dasar bagi perwujudan institusi yang berperan dalam sistem ini. Jadi, baik atau buruknya kondisi transportasi perkotaan sangat tergantung kepada UU yang mengaturnya. Oleh karena UU merupakan keputusan politis wakil rakyat di DPR, maka peninjauan kembali terhadap UU Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merupakan kewajiban DPR.

#### F. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sistem Kegiatan

Sub Sistem Kegiatan, yang menduduki posisi kedua dalam besarnya pengaruh terhadap transportasi di Kota Semarang, meliputi kepadatan penduduk, keragaman aktivitas penduduk, kegiatan industri dan perdagangan, urbanisasi, waktu kegiatan, tempat pekerjaan, sektor informal (kaki lima), dan lokasi fasilitas umum. Memperhatikan komponen dari Sub Sistem ini, lebih banyak bersifat aktivitas penduduk kota dalam memenuhi kebutuhan ekonominya dan aktivitas penduduk dalam memanfaatkan fasilitas umum, maka dapat dikatakan bahwa tata letak sentra kegiatan ekonomi dan fasilitas umum di kota ini tidak mendukung terhadap ketertiban lalu lintas. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.6**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Kegiatan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**  
**di Semarang**

No	Elemen	Bobot Mempengaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Kegiatan Industri dan Perdagangan	20	20	400	1
2	Urbanisasi	21	19	399	2
3	Kepadatan Penduduk	20	19	380	3
4	Waktu Sibuk	18	19	342	4
5	Lokasi Fasilitas Umum	18	18	288	5
6	Keragaman Aktivitas Penduduk	16	17	272	6
7	Lokasi Pekerjaan	18	14	252	7
8	Sektor Informal	14	16	224	8

Sumber: Data lapangan, diolah

Seperti terlihat pada tabel, kegiatan industri dan perdagangan merupakan elemen yang paling besar pengaruhnya dalam Sub Sistem Kegiatan terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di semarang. Elemen ini bersifat dinamis yang meliputi semua aktivitas dalam rangka kegiatan industri dan perdagangan termasuk di dalamnya lalu lintas orang dan barang dalam rangka kegiatan tersebut. Urbanisasi atau perpindahan penduduk dari desa ke kota merupakan elemen kedua yang besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Semarang.

Satu hal yang menarik juga dalam elemen urbanisasi ini adalah bahwa bobot "mempengaruhi" lebih tinggi dibandingkan bobot "dipengaruhi" elemen lainnya. Meskipun dalam kenyataan penduduk berpindah dari desa ke kota dalam rangka mencari pekerjaan dan atau lainnya, dengan kata lain urbanisasi merupakan dampak dari adanya kesempatan di perkotaan, namun ternyata bobot "mempengaruhinya" lebih besar. Ini artinya, meskipun pada

tahap awal urbanisasi merupakan dampak, namun pada tahap selanjutnya pertambahan penduduk di kota berpengaruh besar terhadap aktivitas industri dan perdagangan, kepadatan penduduk, kesibukan di kota, keragaman aktivitas penduduk, dan berkembangnya sektor informal di Kota Semarang.

#### G. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sistem Keruangan

Sub Sistem Keruangan merupakan sub sistem yang kelima pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Semarang saat ini. Sebagaimana diketahui, Sub Sistem Keruangan ini meliputi perencanaan pembangunan nasional, perencanaan pembangunan regional, perencanaan pembangunan daerah, dan tata ruang/tata kota. Dari data pendapat para pelaku yang terlibat dalam transportasi perkotaan, nampak bahwa komponen-komponen tersebut secara umum bukan merupakan faktor utama dalam menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Semarang saat ini. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 5.7**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Keruangan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**  
**di Semarang**

No	Elemen	Bobot Memperngaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Perencanaan Pembangunan Regional	9	9	81	1
2	Perencanaan Pembangunan Daerah	9	9	81	2
3	Perencanaan Pembangunan Nasional	8	9	72	3
4	Tata Ruang/Tata Kota	9	8	72	4

Sumber: Data lapangan, diolah

Perencanaan pembangunan regional dan perencanaan pembangunan daerah (Tingkat Kota) ternyata merupakan faktor utama dalam Sub Sistem Keruangan yang mempengaruhi Sistem Transportasi perkotaan di Semarang. Sedangkan perencanaan pembangunan nasional dan tata ruang/tata kota menempati urutan kedua. Ini artinya, bahwa perencanaan nasional yang terkait dengan Kota Semarang tidak terlalu berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas di kota ini, tapi justru perencanaan pada tingkat kota itu sendiri serta perencanaan tingkat propinsi yang terkait dengan kota semarang yang kurang memperhatikan dimensi kenyamanan dan ketertiban lalu lintas. Sebagai contoh, pemasangan iklan di lokasi-lokasi tertentu, pembuatan taman kota yang kurang tepat, penempatan pot-pot bungan di sepanjang jalan tertentu, pembangunan tempat parkir yang kurang tepat, pembangunan trotoar yang kurang mendukung ketertiban lalu lintas, pembangunan pasar, dan lain-lain merupakan bagian dari perencanaan kota.

**BAB VI**  
**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI**  
**SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN**  
*(KASUS KOTA SURABAYA)*

**A. Pengaruh Setiap Sub Sistem Terhadap Sistem Transportasi  
Perkotaan**

Kondisi transportasi perkotaan di Kota Surabaya, sebagaimana di kota lainnya merupakan interaksi dari berbagai sub sistem yang ada di dalamnya. Dari 6 sub sistem yang diteliti, yaitu Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Kegiatan, Sub Sistem Pergerakan, Sub Sistem Lingkungan, Sub Sistem Keruangan, dan Sub Sistem Kelembagaan, menunjukkan bahwa diantara 6 komponen sub sistem tersebut, Sub Sistem Kegiatan merupakan yang paling utama (paling besar pengaruhnya) terhadap penciptaan kondisi transportasi di Kota Surabaya saat ini. Kemudian, Sub Sistem Jaringan merupakan faktor penting kedua yang mempengaruhi kondisi transportasi di kota ini, disusul kemudian oleh pengaruh Pergerakan, Sub Sistem Keruangan, Sub Sistem Lingkungan, dan Sub Sistem Kelembagaan. Besar bobot dan ranking untuk setiap sub sistem dalam hal pengaruhnya terhadap Sistem Transportasi perkotaan di Kota Surabaya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.1**  
**Pengaruh Setiap Sub Sistem**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya**

No	Sub Sistem	Bobot Mempengaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Sub Sistem Kegiatan	15	12	180	1
2	Sub Sistem Jaringan	10	14	140	2
3	Sub Sistem Pergerakan	12	11	132	3
4	Sub Sistem Keruangan	12	10	120	4
5	Sub Sistem Lingkungan	8	9	72	5
6	Sub Sistem Kelembagaan	7	9	63	6

Sumber: Data lapangan, diolah

Interaksi antar sub sistem dalam Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya relatif tidak seimbang. Tingkat pengaruh dan tingkat terpengaruh relatif tidak sama. Sub Sistem Kegiatan, Sub Sistem Pergerakan, dan Sub Sistem Keruangan, memiliki pengaruh yang lebih kuat terhadap sub sistem lainnya, ketimbang dipengaruhi. Sementara itu Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Lingkungan, dan Sub Sistem Kelembagaan menunjukkan lebih banyak dipengaruhi dari pada mempengaruhi sub sistem lainnya.

Disamping pengaruh totalnya yang paling besar, Sub Sistem Kegiatan juga memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap sub sistem lainnya. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa pengadaan jaringan transportasi perkotaan, kondisi lingkungan ekonomi, sosial, budaya, dan teknologi, serta kelembagaan transportasi perkotaan lebih banyak menyesuaikan dengan aktivitas penduduk kota.

Di satu sisi hal ini baik, karena pada dasarnya pembangunan semua itu ditujukan untuk mengakomodasi atau memfasilitasi kegiatan penduduk yang semakin tinggi dan kompleks. Namun, terkait dengan lemahnya pengaruh Sistem Kelembagaan, yang nota bene itu adalah merupakan peranan

pemerintah dalam menciptakan iklim transportasi perkotaan yang aman, nyama, dan tertib, maka dapat dikatakan, peran pemerintah lebih bersifat menunggu bola ketimbang membuat rambu-rambu aturan sebelum kejadian. Kondisi ini juga memberikan kesan bahwa aturan yang dibuat pemerintah setempat bersifat dicicil dan *kuratif*. Artinya, kalau ada masalah baru dibuat aturan untuk penyelesaiannya, bukan dibuat terlebih dahulu sebagai antisipasi dan bersifat *preventif*. Keadaan ini lebih nyata lagi dengan ditunjukkan oleh pengaruh total Sub Sistem Kelembagaan yang paling rendah dibandingkan sub sistem lainnya. Terlebih lagi, bobot “terpengaruh” ternyata juga lebih besar dari pada bobot “mempengaruhi”.

## B. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Jaringan

Sub Sistem Jaringan merupakan sub sistem yang memiliki urutan kedua dalam besarnya peran terhadap penciptaan kondisi Sistem Transportasi di Kota Surabaya saat ini. Sub Sistem ini meliputi kondisi jalan, pengawasan jalan, terminal, luas jalan, panjang rute, pengaturan rute, pengaturan arus lalu lintas, rambu lalu lintas, fasilitas parkir umum, dan pengaturan jalan. Dengan demikian, kemacetan, ketidaknyamanan, dan ketidakamanan kondisi lalu lintas di Kota Surabaya saat ini, besar sekali disebabkan oleh sistem jaringan yang kurang baik. Kalau diperhatikan lebih lanjut, Sistem Jaringan ini bersifat prasarana fisik dan pemanfaatannya. Hal ini berarti, kondisi sarana fisik yang kurang baik dan ketidaktertiban dalam pengaturannya merupakan faktor penting kedua penyebab ketidaktertiban lalu lintas di Kota Surabaya. Data lengkap mengenai besarnya pengaruh terhadap sub sistem lainnya, besarnya keterpengaruhannya oleh sub sistem

lainnya, serta pengaruh total terhadap Sistem Transportasi Perkotaan dan urutan setiap elemen dalam sub sistem ini, dapat diikuti pada tabel berikut:

**Tabel 6.2**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Jaringan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**  
**di Surabaya**

No	Elemen	Bobot Memperngaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Pengaturan Arus Lalu Lintas	25	23	575	1
2	Fasilitas Parkir	23	22	506	2
3	Rambu Lalu Lintas	25	20	500	3
4	Panjang Rute	21	21	441	4
5	Pengaturan Penggunaan Jalan	21	20	420	5
6	Pengaturan Rute	16	24	384	6
7	Terminal	22	17	374	7
8	Pengawasan	22	16	352	8
9	Luas Jalan	17	17	289	9
10	Kondisi Jalan	10	22	220	10

Sumber: Data lapangan, diolah

Dari 10 elemen Sub Sistem Jaringan, pengaturan arus lalu lintas ternyata merupakan elemen yang paling besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi di Kota Surabaya saat ini. Pengaturan lalu lintas meliputi penetapan jalur dan arah lalu lintas kendaraan. Nampaknya, jalur lalu lintas di Kota Surabaya belum tertata dengan baik, dan memang penetapan jalur khusus untuk setiap klasifikasi kendaraan di kota ini (misalnya jalur Angkot khusus, Jalur Bis Kota khusus, Jalur Speda Motor khusus, dan sebagainya) belum dilakukan. Artinya hampir semua ruas jalan diperbolehkan masuk semua jenis kendaraan, asal muat. Keadaan ini ternyata merupakan penyebab utama kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas di kota ini. Untuk itu, untuk ruas jalan tertentu, perlu ditetapkan klasifikasi kendaraan

yang boleh masuk. Demikian juga pada jalan-jalan protokol, pembagian jalan menjadi jalur-jalur khusus nampaknya perlu dipertimbangkan pula. Penetapan arah lalu lintas pun ternyata merupakan faktor penting lainnya yang menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya.

Arah lalu lintas di sini maksudnya adalah, ruas jalan mana yang hanya satu arah, dan mana yang boleh dua arah. Jalan-jalan kecil namun kepadatannya relatif tinggi, yang masih diperbolehkan dua arah sangat berpeluang untuk menimbulkan kemacetan, apalagi jika disertai dengan ketidakdisiplinan pengemudi, yang selalu ingin ngebut dan nyalib. Dalam kaitan ini, maka penataan kembali arah lalu lintas ini perlu dilakukan disesuaikan dengan kondisi dan kelas jalan.

Dilihat dari interaksinya dengan elemen lain, terlihat bahwa bobot "mempengaruhi" dari pengaturan lalu lintas ini yang paling besar. Artinya bahwa keberadaan kondisi parkir, penetapan panjang rute, penggunaan jalan, pengaturan rute, kondisi terminal, dan kondisi jalan lebih banyak dipengaruhi oleh pengaturan lalu lintas ini. Tidak tertibnya parkir di kota ini antara lain disebabkan pengaturan lalu lintas yang kurang baik, sehingga banyak orang parkir di sembarang tempat. Panjang rute dan pengaturan rute kendaraan umum juga tidak tertib antara lain disebabkan oleh pengaturan lalu lintas yang kurang baik. Beberapa ruas jalan yang cepat rusak juga antara lain disebabkan oleh pengaturan lalu lintas yang kurang baik.

Keberadaan fasilitas parkir di Kota Surabaya ternyata merupakan urutan kedua dalam besarnya pengaruh terhadap kondisi transportasi di kota ini. Ketidaktersediaan fasilitas parkir umum yang memadai menyebabkan orang parkir sembarangan, yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas. Dilihat dari keterkaitannya dengan elemen lain, keberadaan fasilitas parkir ini juga terlihat lebih banyak "mempengaruhinya"

ketimbang dipengaruhi. Kondisi ini nampak logis, karena arus lalu lintas akan macet tatkala orang parkir di sembarang tempat (apalagi jika menggunakan sebagian luas jalan). Penggunaan dan luas jalan juga tidak optimal termanfaatkan jika sebagian digunakan untuk tempat parkir, dan sebaginya.

Satu elemen lagi yang sangat menarik dan besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Surabaya adalah keberadaan rambu lalu lintas. Rambu lalu lintas yang sering tidak berfungsi, atau penempatannya yang kurang tepat menyebabkan kemacetan lalu lintas di kota ini. Terlebih lagi jika kita bandingkan bobot "mempengaruhi" dengan bobot "dipengaruhi", keberadaan rambu lalu lintas ini ternyata banyak mempengaruhi elemen lainnya.

### C. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Lingkungan

Sub Sistem lingkungan merupakan sub sistem urutan kelima dalam perannya terhadap penciptaan kondisi Sistem Transportasi di Kota Surabaya saat ini. Sub Sistem ini meliputi kondisi ekonomi masyarakat, kondisi sosial, kondisi fisik daerah, kondisi budaya masyarakat, dan lingkungan teknologi. Dari lima elemen Sub Sistem Lingkungan ini, kondisi sosial dan ekonomi masyarakat ternyata yang paling besar pengaruhnya terhadap keberadaan transportasi di Kota Surabaya saat ini, disusul kemudian oleh elemen kondisi fisik daerah, kondisi budaya masyarakat, dan lingkungan teknologi. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.3**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Lingkungan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan**  
**di Surabaya**

<b>No</b>	<b>Elemen</b>	<b>Bobot Mempengaruhi</b>	<b>Bobot Dipengaruhi</b>	<b>Pengaruh Total</b>	
				<b>Bobot</b>	<b>Ranking</b>
1	Kondisi Ekonomi	8	8	64	1
2	Kondisi Sosial	8	8	64	2
3	Kondisi Fisik Daerah	7	7	49	3
4	Kondisi Budaya	7	7	49	4
5	Teknologi	6	6	36	5

Sumber: Data lapangan, diolah

Kondisi ekonomi meliputi keberadaan ekonomi masyarakat dalam pengertian statis, bukan dalam pengertian aktivitas perekonomian. Dengan demikian di dalamnya terkandung komponen tingkat pendapatan masyarakat, distribusi pendapatan (pemerataan), struktur ekonomi masyarakat, pertumbuhan ekonomi regional, dan komponen lainnya. Dalam kaitan ini, kondisi-kondisi tersebut memang secara teoritis mempunyai hubungan korelasional positif dengan aktivitas masyarakat. Makin tinggi pendapatan masyarakat, makin cepat laju pertumbuhan ekonomi, dan makin besar kontribusi sektor industri dan perdagangan dalam struktur perekonomian, maka kebutuhan akan transportasi semakin tinggi. Dengan demikian, kepadatan lalu lintas pun semakin tinggi. Jika tidak dibarengi oleh kesiapan prasarana transportasi yang memadai serta perangkat lainnya yang memadai pula, maka kemacetan pun tidak akan bisa dihindari.

Kondisi sosial pun meliputi faktor-faktor sosial dalam pengertian statis, bukan dalam pengertian aktivitas. Dalam hal ini, tingkat pendidikan masyarakat, tingkat kesehatan masyarakat, hubungan antar individu dan

kelompok dalam masyarakat, dan lain-lain, merupakan komponen dari kondisi sosial masyarakat. Faktor-faktor ini pun ternyata memiliki hubungan korelasional yang erat terhadap kondisi transportasi perkotaan di Surabaya. Makin tinggi tingkat pendidikan masyarakat, maka mobilitasnya pun makin tinggi pula. Makin tinggi kesehatan masyarakat, maka mobilitasnya pun makin tinggi. Dan perkembangan kota yang semakin pesat, sikap individualistik pun makin meningkat, sikap sopan santun dan toleran terhadap orang lain ternyata berkurang, yang pada akhirnya berdampak terhadap kondisi transportasi perkotaan. Orang menjadi egois dan tidak peduli dengan orang lain, saling salib dan saling siap dalam berkendaraan menjadi hal yang biasa, yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas di kota ini.

#### D. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Pergerakan

Sub Sistem Pergerakan merupakan sub sistem urutan ketiga dalam perannya terhadap penciptaan kondisi Sistem Transportasi di Kota Surabaya saat ini. Sub Sistem ini meliputi 19 elemen, yaitu: angkutan umum, pengemudi, pengusaha angkutan, tujuan pergerakan, angkutan barang, kecepatan berkendaraan, ijin trayek, pengujian kendaraan, tarif, penumpang, kendaraan tidak bermotor, jenis & volume barang yang diangkut, kendaraan pribadi, tata cara berlalu lintas, waktu/jadual pergerakan, pemeriksaan, kendaraan di jalan, pendaftaran kendaraan, pejalan kaki, dan keberadaan bengkel umum. Dari kesembilan belas elemen Sub Sistem pergerakan ini, angkutan umum, pengemudi, dan kecepatan berkendaraan ternyata merupakan yang paling besar pengaruhnya terhadap keberadaan transportasi

di Kota Surabaya saat ini, disusul kemudian oleh elemen-elemen lainnya. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.4  
Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Pergerakan  
Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan  
di Surabaya**

No	Elemen	Bobot Memper-	Bobot Dipe-	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Angkutan Umum	49	37	1813	1
2	Pengemudi	41	35	1435	2
3	Kecepatan Berkendaraan	41	31	1271	3
4	Angkutan Barang	35	30	1050	4
5	Ijin Trayek	29	28	812	5
6	Tarif	30	26	780	6
7	Pemeriks. Kendaraan di Jalan	29	25	725	7
8	Kendaraan Pribadi	30	24	720	8
9	Pengujian Kendaraan	31	22	682	9
10	Pengusaha Angkutan	25	27	675	10
11	Bengkel Umum	27	24	648	11
12	Jenis dan Volume Barang Yang Diangkut	30	19	570	12
13	Penumpang	24	23	552	13
14	Tujuan Pergerakan	23	22	506	14
15	Tata Cara Berlalu Lintas	14	32	448	15
16	Waktu dan Jadual Pergerakan	9	33	297	16
17	Kendaraan Tidak Bermotor	9	19	171	17
18	Pejalan Kaki	2	23	46	18

Sumber: Data lapangan, diolah

Elemen angkutan umum di perkotaan meliputi Angkutan Kota (Angkot) dan Bis Kota. Keberadaan angkutan umum ini ternyata merupakan faktor utama dalam Sub Sistem Pergerakan penyebab kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas di Kota Surabaya. Tentu saja dalam hal ini

terutama adalah dalam hal jumlah. Nampaknya, mengenai jumlah sudah merupakan permasalahan umum hampir di semua kota besar. Jumlah kendaraan umum (Angkot) yang terlalu banyak tidak diimbangi dengan prasarana jalan yang memadai, sehingga pada akhirnya kemacetanlah yang terjadi. Untuk itu penggantian angkutan kota dengan bis kota di jalur-jalur yang memungkinkan untuk masuk bis kota perlu dilakukan.

Pengemudi merupakan elemen kedua dalam Sub Sistem ini yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas. Elemen ini meliputi perilaku pengemudi yang sering ugal-ugalan (ngebut), berhenti di sembarang tempat, menyalib kendaraan yang tidak pada tempatnya, dan perilaku jelek lainnya. Jumlah angkutan umum yang tidak seimbang dengan prasarana yang ada disertai dengan perilaku pengemudi yang tidak baik menyebabkan kemacetan yang semakin tinggi. Dalam kaitan ini, maka penetapan hukuman bagi para pelanggar merupakan instrumen penting bagi mencegah perilaku tidak terpuji dari para pengemudi.

Kecepatan berkendaraan pun ternyata merupakan elemen yang besar pengaruhnya terhadap transpotasi perkotaan di kota ini. Dalam kaitan ini, kecepatan berkendaraan sebenarnya merupakan cerminan dari para pengemudinya. Jadi, sebenarnya kedua hal ini merupakan dua elemen yang hampir tidak dapat dipisahkan. Kebut-kebutan di jalan dan saling salib tanpa aturan merupakan penyebab yang besar pengaruhnya terhadap kemacetan lalu lintas di Surabaya. Bobot "mempengaruhi" untuk ketiga elemen utama ini ternyata lebih besar dibandingkan bobot "dipengaruhi" elemen lainnya. Artinya bahwa elemen-elemen dalam Sub Sistem Pergerakan banyak dipengaruhi oleh ketiga elemen ini.

## E. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sub Sistem Kelembagaan

Sub Sistem Kelembagaan merupakan sub sistem yang paling rendah pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Surabaya saat ini. Sebagaimana diketahui, Sub Sistem Kelembagaan ini meliputi keberadaan peraturan perundang-undangan, institusi yang terkait dengan transportasi kota, SDM aparatur dalam institusi tersebut, koordinasi antar lembaga terkait, penerapan hukuman bagi pelanggar lalu lintas, keberadaan organisasi angkutan, serta pendanaan dalam rangka penciptaan kondisi transportasi perkotaan yang lancar, aman, dan nyaman. Dari data pendapat para pelaku yang terlibat dalam transportasi perkotaan, nampak bahwa komponen-komponen tersebut secara umum bukan merupakan faktor utama dalam menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya saat ini. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.5**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Kelembagaan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya**

No	Elemen	Bobot Memperngaruhi	Bobot Dipengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	SDM Aparatur	30	22	660	1
2	Institusi Pemerintah	21	21	441	2
3	Perda	18	23	414	3
4	Kepmen	18	20	360	4
5	Inpres	19	18	342	5
6	Keppres	20	16	320	6
7	Dana	19	15	285	7
8	Koordinasi	12	23	276	8
9	PP	20	13	260	9
10	UU	20	10	200	10
11	Hukuman	11	13	143	11
12	ORGANDA	4	13	52	12

Sumber: Data lapangan, diolah

Selain secara umum Sub Sistem ini merupakan yang paling kecil pengaruhnya terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya, juga dilihat dari interaksinya dengan sub sistem lain ternyata bobot "dipengaruhi" lebih besar dibandingkan dengan bobot "mempengaruhi". Artinya keberadaan peran pemerintah dan organisasi swasta termasuk masyarakat di kota ini justru lebih banyak menunggu bola ketimbang menyiapkan aturan untuk menciptakan ketertiban lalu lintas, lebih banyak mengobati ketimbang mencegah. Hal ini juga dapat ditafsirkan bahwa peran kelembagaan lebih banyak didikte oleh keadaan, bukan mengatur keadaan. Dengan demikian otomatis, keberadaannya banyak disesuaikan dengan tuntutan sub sistem lainnya.

Kenyataan ini juga didukung dengan besarnya peran aparatur yang seharusnya sebagai penegak tertib lalu lintas, terhadap elemen-elemen lainnya, dalam melahirkan kondisi lalu lintas di Kota Surabaya seperti saat ini. Peran SDM Aparatur dalam kaitan ini, mulai dari aparat perumus kebijakan, hingga aparat pelaksana lapangan. Dalam perumusan kebijakan, nampaknya kurang memperhatikan situasi dan kondisi lapangan. Sementara itu, terkait dengan aparat pelaksana lapangan, sering ditemukan penyalahgunaan kewenangan hanya untuk mendapatkan keuntungan pribadi. Dampaknya, kondisi lalu lintas macet dan tidak nyaman.

Keberadaan institusi pemerintah menduduki urutan kedua dalam Sub Sistem Kelembagaan yang mempengaruhi Sistem Transportasi Kota di Surabaya. Elemen ini tentu saja dalam kaitannya dengan tugas dan fungsinya sebagai pengatur. Terdapat beberapa institusi yang terkait dengan Sistem Transportasi Perkotaan, antara lain DLLAJ, Dinas Perparkiran, Dinas PU Binamarga, dan Polisi Lalu Lintas. Dalam hal ini keberadaan institusi-

institusi tersebut dinilai belum dapat bekerja dengan baik dalam menciptakan tertib lalu lintas di Kota Surabaya.

#### F. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sistem Kegiatan

Sub Sistem Kegiatan, yang menduduki posisi pertama dalam besarnya pengaruh terhadap transportasi di Kota Surabaya, meliputi kepadatan penduduk, keragaman aktivitas penduduk, kegiatan industri dan perdagangan, urbanisasi, waktu kegiatan, tempat pekerjaan, sektor informal (kaki lima), dan lokasi fasilitas umum. Memperhatikan komponen dari sub sistem ini, lebih banyak bersifat aktivitas penduduk kota dalam memenuhi kebutuhan ekonominya dan aktivitas penduduk dalam memanfaatkan fasilitas umum, maka dapat dikatakan bahwa tata letak sentra kegiatan ekonomi dan fasilitas umum di kota ini tidak mendukung terhadap ketertiban lalu lintas. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.6  
Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Kegiatan  
Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya**

No	Elemen	Bobot Mempengaruhi	Bobot Dipeengaruhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Sektor Informal	15	20	300	1
2	Keragaman Aktivitas	15	16	240	2
3	Urbanisasi	16	14	224	3
4	Lokasi Pekerjaan	14	15	210	4
5	Kepadatan Penduduk	18	11	198	5
6	Kegiatan Industri & Perdagangan	19	8	152	6
7	Lokasi Fasilitas Umum (Sekolah, Pasar, RS, dll.)	11	8	88	7
	Waktu	2	18	36	8

Sumber: Data lapangan, diolah

Seperi terlihat pada tabel, keberadaan Sektor Informal menduduki peringkat pertama dalam besarnya pengaruh terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya. Sektor Informal dalam kaitan ini terutama para pedagang kaki lima di pinggir-pinggi jalan. Banyaknya pedagang kaki lima yang tidak terlokalisasi, apalagi jika telah memanfaatkan sebagian luas jalan, menyebabkan makin sempitnya jalan yang dapat digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Dengan demikian kemacetan pun di lokasi-lokasi tersebut tidak dapat dihindari. Kedaan ini lebih diperparah, karena pedagang kaki lima biasanya mengundang pengunjung yang lalu lalang. Atas dasar hal tersebut, lokalisasi pedagang kaki lima merupakan kebutuhan mendesak di kota ini. Namun yang perlu diperhatikan, bahwa lokalisasi pedagang ini menyangkut kehidupan masyarakat kalangan bawah (miskin). Tanpa kebijakan yang adil maka penertiban hanya akan menimbulkan masalah baru. Oleh karena itu, kalaupun akan dilakukan penertiban maka lokasi yang disiapkan harus betul-betul yang menguntungkan dan atas kesepakatan dengan para pelaku, dalam hal ini para pedagang sendiri. Selain itu metode penertiban pun harus bersifat persuasif.

Masih mengenai Sektor Informal, ternyata bobot "dipengaruhinya" lebih besar dibandingkan bobot "mempengaruhinya" sistem lainnya. Hal ini berarti, keberadaan Sektor Informal merupakan akibat dari beragamnya aktivitas penduduk terutama dalam perekonomian, urbanisasi yang tinggi yang sebagian justru lari ke sektor informal ini, banyaknya penduduk kota, kegiatan industri dan perdagangan yang terus berkembang, dan lokasi fasilitas umum (seperti: sekolah, pasar, dan Rumah Sakit). Disadari atau tidak bahwa keberadaan sektor informal bukan hanya merupakan kebutuhan para pedagang di sektor ini, tetapi juga kebutuhan konsumen. Tidak

mungkin ada pedagang kaki lima jika tidak ada konsumen yang membelinya. Oleh karena itu, keberadaannya bukan untuk dihilangkan tetapi ditertibkan yang tujuannya bukan hanya untuk kepentingan keindahan kota, tetapi juga harus menguntungkan pedagang dan konsumen.

Urbanisasi atau perpindahan penduduk dari desa ke kota merupakan elemen ketiga dalam Sub Sistem Kegiatan ini yang besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Surabaya. Satu hal yang menarik dalam elemen urbanisasi ini adalah bahwa bobot "mempengaruhi" lebih tinggi dibandingkan bobot "dipengaruhi" elemen lainnya. Meskipun dalam kenyataan penduduk berpindah dari desa ke kota dalam rangka mencari pekerjaan dan atau lainnya, dengan kata lain urbanisasi merupakan dampak dari adanya kesempatan di perkotaan, namun ternyata bobot "mempengaruhinya" lebih besar. Ini artinya, meskipun pada tahap awal urbanisasi merupakan dampak, namun pada tahap selanjutnya pertambahan penduduk di kota berpengaruh besar terhadap aktivitas industri dan perdagangan, kepadatan penduduk, kesibukan di kota, keragaman aktivitas penduduk, berkembangnya sektor informal, serta kebutuhan dan penempatan fasilitas umum di Kota Surabaya.

#### G. Pengaruh Setiap Elemen Dalam Sistem Keruangan

Sub Sistem Keruangan merupakan sub sistem yang keempat pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan di Surabaya saat ini. Sebagaimana diketahui, Sub Sistem Keruangan ini meliputi perencanaan pembangunan nasional, perencanaan pembangunan regional, perencanaan pembangunan daerah, dan tata ruang/tata kota. Dari data pendapat para pelaku yang terlibat dalam transportasi perkotaan, nampak bahwa

komponen-komponen tersebut secara umum bukan merupakan faktor utama dalam menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya saat ini. Data lengkap mengenai hal ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 6.7**  
**Pengaruh Setiap Elemen Sub Sistem Keruangan**  
**Terhadap Sistem Transportasi Perkotaan di Surabaya**

No	Elemen	Bobot Memper-garuhi	Bobot Dipe-n-garuhi	Pengaruh Total	
				Bobot	Ranking
1	Perencanaan Pembangunan Regional	9	8	72	1
2	Perencanaan Pembangunan Lokal	9	8	72	2
3	Perencanaan Pembangunan Nasional	7	8	56	3
4	Tata Ruang/Tata Kota	7	8	56	4

Sumber: Data lapangan, diolah

Perencanaan pembangunan regional dan perencanaan pembangunan daerah (Tingkat Kota) ternyata merupakan faktor utama dalam Sub Sistem Keruangan yang mempengaruhi Sistem Transportasi perkotaan di Surabaya. Sedangkan perencanaan pembangunan nasional dan tata ruang/tata kota menempati urutan kedua. Ini artinya, bahwa perencanaan nasional yang terkait dengan Kota Surabaya tidak terlalu berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas di kota ini, tapi justru perencanaan pada tingkat kota itu sendiri serta perencanaan tingkat propinsi yang terkait dengan kota Surabaya yang kurang memperhatikan dimensi kenyamanan dan ketertiban lalu lintas. Sebagai contoh, pemasangan iklan di lokasi-lokasi tertentu, penempatan pot-pot bungan di sepanjang jalan tertentu, pembangunan tempat parkir yang kurang tepat, pembangunan trotoar yang kurang mendukung ketertiban lalu

lintas, pembangunan pasar, dan lain-lain merupakan bagian dari perencanaan kota.

## BAB VII

### IMPLIKASI FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN TERHADAP PENATAAN KEBIJAKAN DI BIDANG TRANSPORTASI

#### A. Formulasi Permasalahan

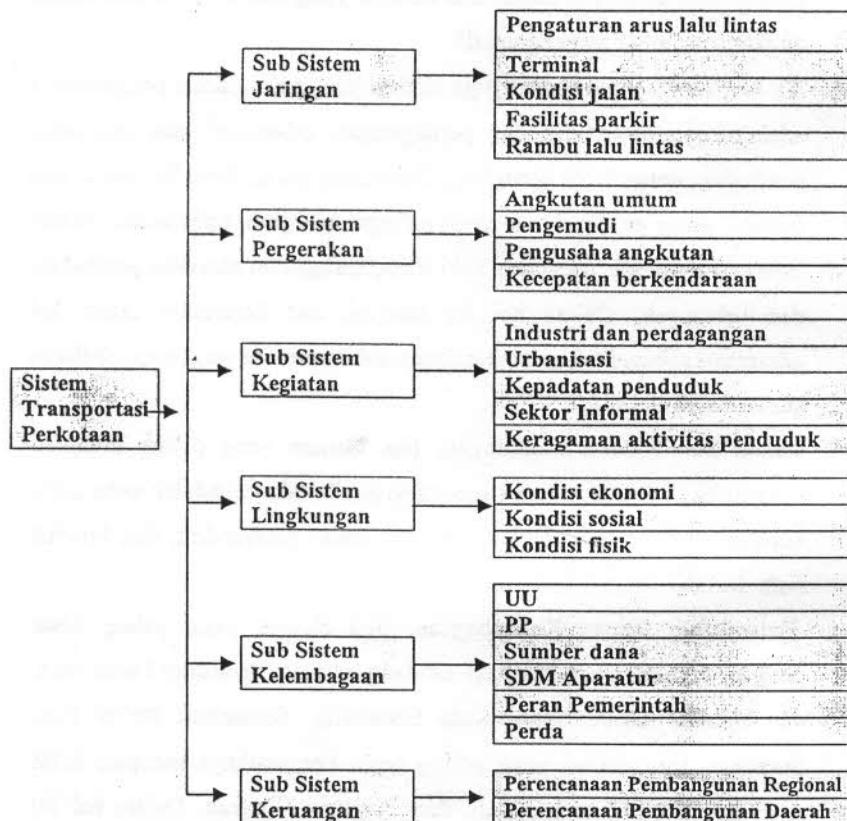
Hasil analisis terhadap berbagai sub sistem dan elemen transportasi perkotaan dengan mengambil kasus Kota Semarang dan Kota Surabaya, dapat dilihat bahwa kondisi transportasi di kedua kota saat ini merupakan hasil interaksi dari berbagai sub sistem dan elemen yang ada di dalamnya. Tidak ada satu sub sistem bahkan satu elemen pun yang tidak memberikan kontribusi terhadap kemacetan, ketidaknyamanan, dan ketidaktertiban lalu lintas di kedua kota tersebut. Dari 6 sub sistem yang saling terkait dalam Sistem Transportasi Perkotaan di kedua kota ini, 3 sub sistem diantaranya mempunyai pengaruh yang lebih kuat dibandingkan sub sistem lainnya. Ketiga sub sistem tersebut adalah Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Pergerakan, dan Sub Sistem Kegiatan. Tiga elemen yang mempunyai pengaruh terbesar terhadap Sistem Transportasi Perkotaan, dalam keenam sub sistem yang dianalisis dapat diringkaskan sebagai berikut:

1. Dalam Sub Sistem Jaringan, tiga elemen yang paling kuat pengaruhnya adalah pengaturan lalu lintas, keberadaan terminal, dan kondisi jalan untuk Kota Semarang. Sementara itu, untuk Kota Surabaya, tiga elemen yang paling kuat dalam sub sistem ini adalah pengaturan arus lalu lintas, fasilitas parkir, dan rambu lalu lintas. Dalam hal ini dapat dilihat bahwa pengaturan lalu lintas merupakan masalah paling utama di kedua kota yang diteliti.

2. Dalam Sub Sistem Pergerakan, tiga elemen yang paling kuat pengaruhnya adalah keberadaan angkutan umum, pengemudi, dan pengusaha angkutan, untuk Kota Semarang. Sementara itu di Kota Surabaya tiga elemen yang paling besar pengaruhnya adalah keberadaan angkutan umum, pengemudi, dan kecepatan berkendaraan. Dalam hal ini terlihat ada kesamaan dalam dua elemen yang utama yaitu keberadaan angkutan umum dan pengemudi.
3. Dalam Sub Sistem Kegiatan, tiga elemen yang paling besar pengaruhnya adalah kegiatan industri dan perdagangan, urbanisasi, dan kepadatan penduduk, untuk Kota Semarang. Sementara itu di Kota Surabaya, tiga elemen yang paling besar pengaruhnya meliputi keberadaan sektor informal termasuk pedagang kaki lima, keragaman aktivitas penduduk, dan urbanisasi. Dalam hal ini nampak ada kesamaan dalam hal urbanisasi sebagai faktor utama dalam sub sistem ini yang menyebabkan kemacetan lalu lintas.
4. Dalam Sub Sistem Lingkungan, tiga elemen yang paling dominan pengaruhnya di kedua kota (Semarang dan Surabaya) adalah sama yaitu kondisi ekonomi masyarakat, kondisi sosial masyarakat, dan kondisi fisik daerah.
5. Dalam Sub Sistem Kelembagaan, tiga elemen yang paling besar pengaruhnya adalah keberadaan Undang-undang, Peraturan Pemerintah, dan Sumber Dana, untuk Kota Semarang. Sementara itu di Kota Surabaya, tiga elemen yang paling besar pengaruhnya meliputi SDM Aparatur, institusi pemerintah, dan Peraturan Daerah. Dalam hal ini nampak semua elemen yang dominan di kedua daerah tidak sama.
6. Dalam Sub Sistem Keruangan, dua elemen yang paling dominan pengaruhnya di kedua kota (Semarang dan Surabaya) adalah sama yaitu

perencanaan pembangunan regional (Tingkat Propinsi) dan perencanaan pembangunan regional (Tingkat Kota)

Dalam pohon masalah (Problem Tree), permasalahan Sistem Transportasi Perkotaan dalam kasus dua daerah sampel, dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 7.1 Pohon Masalah Transportasi Perkotaan

## B. Evaluasi Kebijakan Transportasi Perkotaan

Keberadaan Sistem Transportasi saat ini diatur dengan UU Nomor 14 tahun 1992 Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan. Secara umum UU tersebut memuat hal-hal sebagai berikut:

1. Ketentuan umum, yang berisi tentang peristilahan atau terminologi yang digunakan dalam UU tersebut.
2. Asas dan tujuan, yang menyatakan bahwa penyelenggaraan transportasi jalan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri. Sementara itu tujuan penyelenggaraan transportasi jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.
3. Pembinaan, yang dilakukan oleh pemerintah yang diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan penyelenggaraan transportasi.
4. Pengaturan tentang prasarana, yang meliputi jaringan transportasi jalan, terminal, kelas jalan dan penggunaan jalan, serta fasilitas parkir umum.
5. Pengaturan tentang kendaraan, yang meliputi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, pengujian kendaraan bermotor, pendaftaran

- kendaraan bermotor, bengkel umum kendaraan bermotor, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, dan persyaratan kendaraan tidak bermotor.
- 6. Pengaturan tentang pengemudi, yang meliputi persyaratan pengemudi, dan pergantian pengemudi.
  - 7. Pengaturan lalu lintas, yang meliputi tata cara berlalu lintas, penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas, pejalan kaki, kecelakaan lalu lintas, dan asuransi.
  - 8. Pengaturan angkutan, yang meliputi angkutan orang dan barang, angkutan orang dengan kendaraan umum, angkutan barang dengan kendaraan umum, pengusahaan angkutan, tarif angkutan umum, dan tanggung jawab pengangkut.
  - 9. Pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan bagi penderitan cacat.
  - 10. Pengaturan mengenai dampak lingkungan.
  - 11. Pengaturan mengenai penyerahan urusan, yang menyatakan bahwa pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Pemerintah Daerah.
  - 12. Pengaturan tentang penyidikan, yang meliputi pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor, dan penyidikan terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
  - 13. Pengaturan tentang ketentuan pidana,
  - 14. Ketentuan lain-lain.
  - 15. Ketentuan peralihan.

Beberapa ayat dan pasal yang terkait dengan fokus kajian ini, sebagai ilustrasi dapat dibahas berikut ini:

Dalam pasal 4 (1) dinyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Ini

artinya, meskipun yang berperan dalam penciptaan iklim transportasi perkotaan meliputi berbagai komponen, namun pembinaan dalam rangka menciptakan kondisi transportasi kota yang aman, nyama, tertib dan teratur, yang sesuai dengan tujuan penyelenggaraan transportasi, merupakan tugas dan fungsi pemerintah.

Berkaitan dengan hasil kajian yang menyimpulkan bahwa tiga sub sistem utama yang berperan besar dalam menentukan kondisi transportasi perkotaan, yaitu Sub Sistem Jaringan, Sub Sistem Kegiatan, dan Sub Sistem Pergerakan, sementara fungsi pemerintah yang direfleksikan dalam Sub Sistem Kelembagaan relatif kecil, maka peran yang kecil saat ini perlu ditingkatkan, namun dalam aspek pengaturan, pemberian motivasi, dan pembinaan.

Pasal 9 dan pasal 10 berisi tentang terminal. Beberapa hal yang terkait dengan substansi ini, yaitu mengenai pembangunan dan penyelenggaraan terminal, dan ketentuan mengenai usaha penunjang di terminal, disebutkan akan diatur oleh Peraturan Pemerintah. Hasil Terkait dengan hal ini, hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan terminal merupakan salah satu faktor yang besar pengaruhnya terhadap kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas di perkotaan.

Ini artinya, bahwa di beberapa kota, lokasi pembangunan terminal dirasakan kurang strategis, bahkan terdapat terminal yang dibangun namun tidak berfungsi. Hal ini juga ditunjukkan dengan banyaknya kendaraan yang menunggu penumpang di luar terminal. Selain itu, penataan usaha penunjang dan sektor informal pun kelihatan kurang baik dan menyebabkan ketidakamanan di terminal, sehingga penumpang kurang berminat untuk menunggu di tempat ini. Sistem pemungutan “cicilan” dalam pemanfaatan

fasilitas umum di terminal pun merupakan kenyataan yang kurang kondusif bagi optimalnya penggunaan terminal.

Berkaitan dengan pengadaan fasilitas parkir umum, sebagaimana pasal 11, nampaknya belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Artinya, fasilitas parkir umum yang ada saat ini hampir di semua kota belum memadai, sehingga tujuan "*untuk menunjang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan*" sebagaimana dalam pasal 11 (1) tersebut tidak dapat dicapai. Malah justru, berdasarkan hasil kajian, kondisi fasilitas parkir yang ada saat ini merupakan faktor dominan yang menyebabkan ketidaknyamanan dan kemacetan lalu lintas. Untuk itu, diperlukan penataan fasilitas parkir umum yang ada dan penambahan fasilitas parkir baru disertai dengan ketentuan mengenai tarif yang relevan, persyaratan untuk swasta (masyarakat) yang akan membangun fasilitas parkir umum, serta ketentuan bagi para pengemudi yang parkir buka pada tempat parkir. Berkaitan dengan penetapan tarif, perlu dipertimbangkan bahwa kebijakan ini bukan hanya berorientasi pendapatan, tetapi yang lebih penting dari itu dan harus diutamakan adalah aspek pengaturan.

Faktor pengemudi, berdasarkan hasil kajian merupakan faktor dominan yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan dalam transportasi perkotaan. Terkait dengan hal tersebut, nampak bahwa pasal 18 dan 19 UU ini belum dapat diimplementasikan dengan baik. Pesan pasal 19 (1) yang menyatakan bahwa "*untuk mendapatkan surat izin mengemudi yang pertama kali pada setiap golongan, calon pengemudi wajib mengikuti ujian mengemudi, setelah memperoleh pendidikan dan latihan mengemudi*", nampak banyak dilanggar, dan pelanggaran ini bukan berarti hanya tindakan calon pengemudi sendiri, melainkan juga ulah para oknum aparatur yang berwenang dalam mengeluarkan surat izin ini. Dengan demikian, para

pengemudi yang memegang SIM sekali pun tidak dijamin mampu mengemudikan kendaraan dengan baik.

Tata cara berlalu lintas, berdasarkan hasil kajian, juga merupakan faktor penting lainnya yang besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi perkotaan saat ini. Padahal hal ini telah diatur dengan lengkap dalam pasal 21, 22, 23, dan 24. Pasal 22 misalnya berisi tentang ketentuan-ketentuan mengenai tata cara berlalu lintas, untuk keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban. Pasal 23 mengatur tentang kewajiban pengemudi saat mengemudikan kendaraannya. Pasal 24 mengatur tentang kewajiban pengguna jalan. Nampaknya tiga pasal ini sering dilanggar.

Pasal 41 mengatur tentang pengusahaan angkutan umum. Dalam pasal ini diatur menganai badan hukum dan warga negara yang dapat melakukan usaha angkutan (ayat 1), izin pengusahaan angkutan (ayat 2), dan jenis, persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin (ayat 3). Memperhatikan ketiga ayat dalam pasal tersebut, tidak satu ayat pun yang mengatur tentang sistem penggajian kepada pengemudi. Padahal, hasil kajian menunjukkan ada keterkaitan yang kuat antara pengemudi dan pengusaha dalam memberikan kontribusi terhadap kemacetan dan ketidaknyamanan transportasi di perkotaan. Hal ini disebabkan perilaku pengemudi angkutan umum yang ugal-ugalan karena mengejar setoran.

Demikian bahasan beberapa pasal dalam UU Nomor 14 Tahun 1992. Dari analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa secara umum, substansi UU Nomor 14 Tahun 1992 ini relatif lengkap, namun tiga permasalahan pokok jika dibandingkan dengan implementasinya, dapat ditemukan. *Pertama*, beberapa pasal dan ayat dalam UU ini memerlukan tindak lanjut Peraturan Pemerintah, namun hingga saat ini baru beberapa saja yang ditindaklanjuti. *Kedua*, pasal dan ayat yang sudah tidak perlu ditindaklajuti lagi oleh PP,

belum dapat diimplementasikan dengan baik, *Ketiga*, banyak pasal dan ayat yang maknanya bagus namun sulit untuk dimonitor pelaksanannya, dengan kata lain tidak disertai atau sulit merumuskan mekanisme kontrolnya. Sebagai ilustrasi, Pasal 20 ayat 1 menyatakan "*Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi*". Ketentuan wajib, semestinya berarti *hukuman* bagi para pelanggarnya. Namun pesan dari ayat ini sulit untuk dikontrol, sehingga aparat hanya mampu menemukan pelanggaran tatkala sudah terjadi kecelakaan.

### C. Analisis dan Formulasi Alternatif Pemecahan Masalah

Untuk memecahkan permasalahan di atas, maka perlu dikeluarkan kebijakan pemerintah untuk menata semua elemen yang menjadi permasalahan di atas. Analisis alternatif pemecahan dari permasalahan di atas dapat dikemukakan sebagai berikut:

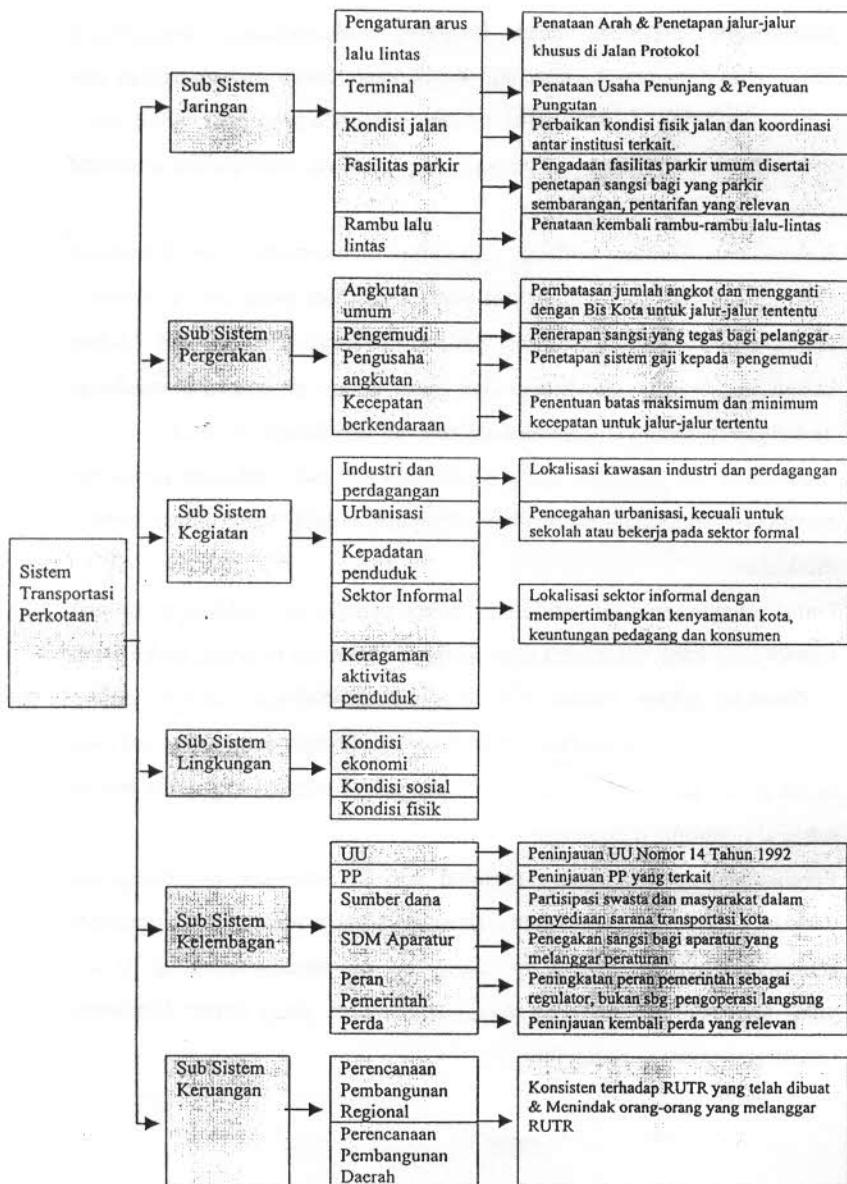
1. Masalah pengaturan lalu lintas seperti dikemukakan pada Bab terdahulu meliputi pengaturan arah lalu lintas dan penetapan jalur. Kenyataan saat ini, arah lalu lintas tidak ditetapkan sesuai dengan klasifikasi jalan, sehingga tidak jarang, jalan yang tidak layak untuk dua arah digunakan dua arah. Sementara itu, penetapan jalur berdasarkan kualifikasi kendaraan pun di kedua kota ini belum diterapkan. Dampak dari kedua hal tersebut adalah kemacetan lalu lintas. Terkait dengan hal tersebut, maka penataan kembali arah lalu lintas dan penentuan jalur-jalur khusus untuk kualifikasi kendaraan tertentu, khusus untuk jalan-jalan protokol merupakan alternatif solusi untuk masalah ini.

2. Keberadaan terminal juga memberikan kontribusi terhadap kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas. Berdasarkan analisis kondisi yang ada ternyata ada beberapa faktor yang menyebabkannya, antara lain: lokasi terminal yang dinilai kurang strategis oleh pengemudi, sehingga mereka menunggu penumpang di luar terminal. Kemudian suasana terminal yang kurang nyaman bagi penumpang disebabkan kegiatan usaha penunjang yang tidak tertata, serta banyaknya pungutan bagi pemanfaatan fasilitas umum yang ada di terminal. Terkait dengan permasalahan ini, maka perlu ada terminal-terminal pembantu khusus untuk angkutan dalam kota. Selain itu perlu penataan kembali usaha-usaha penunjang di dalam terminal, dan penyatuan pungutan untuk semua layanan fasilitas umum di terminal.
3. Kondisi jalan merupakan faktor lain yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan lalu lintas di perkotaan. Kondisi jalan yang dimaksud dalam hal ini adalah kondisi jalan secara fisik. Pada ruas-ruas tertentu nampak terdapat kerusakan, adanya penggalian untuk proyek tertentu, serta kondisi alamiah jalan tertentu yang sering banjir (terutama di Semarang). Untuk itu, maka perbaikan secara fisik dan koordinasi antar institusi dalam perencanaan proyek yang terkait dengan keadaan jalan, merupakan alternatif solusinya.
4. Kondisi parkir yang ada saat ini juga merupakan faktor kuat dalam menciptakan kemacetan dan ketidaknyamanan transportasi kota. Berdasarkan kenyataan, banyak sekali parkir orang di pinggir jalan yang tidak layak, sehingga memperkecil lebar jalan untuk berlalu lintas. Sebagai alternatif solusi untuk masalah ini adalah penyediaan sarana parkir umum yang memadai baik oleh pemerintah atau pun swasta, serta penegakan hukum bagi yang parkir di sembarang tempat.

5. Permasalahan dalam keberadaan rambu lalu lintas meliputi penempatan rambu yang kurang tepat, serta sering terjadi rambu lalu lintas (dalam hal ini lampu stopan) yang tidak berfungsi. Untuk itu, penataan kembali rambu lalu lintas merupakan alternatif solusi yang ditawarkan.
6. Keberadaan angkutan umum ternyata besar pengaruhnya terhadap kondisi lalu lintas di perkotaan. Terkait dengan hal tersebut, pembatasan jumlah angkot dan penggantian dengan bus kota merupakan alternatif solusinya.
7. Terkait dengan pengusaha angkutan, penetapan sistem setoran dengan target tertentu kepada pengemudi menyebabkan pengemudi mengendarai kendaraan dengan melanggar norma-norma lalu lintas. Untuk itu, perlu dipikirkan sistem penggajian kepada pengemudi.
8. Sementara itu, untuk pengemudinya perlu ditegakkan ketentuan sangsi bagi pelanggar.
9. Kecepatan berkendaraan merupakan masalah lain yang besar pengaruhnya terhadap sistem transportasi perkotaan. Untuk mengatasi masalah ini, maka penetapan batas minimum dan maksimum kecepatan merupakan alternatif yang dapat dipertimbangkan.
10. Industri dan perdagangan merupakan faktor lain yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Untuk mengatasi hal ini, maka lokalisasi kawasan industri dan perdagangan merupakan alternatif solusi untuk hal ini.
11. Pencegahan urbanisasi merupakan alternatif untuk mengatasi masalah urbanisasi dan kepadatan penduduk di kota-kota. Karena, dampak lebih lanjut dari urbanisasi ini adalah ketidakamanan dan kemacetan lalu lintas.
12. Sektor informal terutama pedagang kaki lima dan pedagang asongan ternyata merupakan faktor kuat dalam mempengaruhi kondisi

transportasi perkotaan. Secara langsung keberadaannya memperkecil lebar jalan dan menghambat laju kendaraan. Untuk itu penertiban dan lokalisasi pedagang kaki lima dengan pertimbangan keindahan kota, keuntungan pedagang, dan kenyamanan pembeli, merupakan alternatif solusi yang dapat dilakukan.

13. Keberadaan Undang-undang, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Daerah, merupakan faktor-faktor yang juga besar peranannya terhadap penciptaan kondisi transportasi perkotaan seperti sekarang ini. Dalam kaitan ini, banyak sekali ayat dan pasal dalam peraturan perundang-undangan tersebut yang sudah tidak relevan lagi dengan keadaan saat ini. Atas dasar hal tersebut, maka peninjauan kembali terhadap peraturan perundang-undangan merupakan alternatif solusi yang harus segera dilakukan.
14. Untuk menanggulangi pendanaan dalam rangka penyediaan prasarana transportasi kota, sementara dana pemerintah sangat terbatas, maka perlu melibatkan sektor swasta dan masyarakat. Sebagai contoh dalam pendanaan untuk pengadaan fasilitas parkir. Terkait dengan hal ini pula maka peran pemerintah harus lebih diarahkan sebagai regulator bukan sebagai pengoprasи langsung.
15. Perencanaan pembangunan regional dan perencanaan pembangunan daerah (kota) ternyata mempunyai pengaruh yang besar terhadap kondisi transportasi perkotaan saat ini. Untuk itu, konsistensi terhadap RUTR yang telah dibuat, alternatif merupakan solusi yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah ini.



## D. Pemilihan Kewenangan Penataan Kebijakan Bidang Transportasi

Pasal 11 UU Nomor 22 Tahun 1999 menyatakan bahwa:

- (1) Kewenangan Daerah Kabupaten dan Daerah Daerah Kota mencakup semua kewenangan pemerintahan selain kewenangan yang dikecualikan dalam pasal 7 dan yang diatur dalam pasal 9.
- (2) Bidang Pemerintahan yang wajib dilaksanakan oleh Daerah Kabupaten dan Daerah Kota meliputi pekerjaan umum, kesehatan, pendidikan dan kebudayaan, pertanian, perhubungan, industri dan perdagangan, penanaman modal, lingkungan hidup, pertanahan, koperasi, dan tenaga kerja.

Sebagai tindak lanjut dari pasal tersebut, dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 25 tahun 2000. Kewenangan yang terkait dengan transportasi perkotaan dalam PP tersebut, terdapat dalam kewenangan Bidang Penataan Ruang, Bidang Pekerjaan Umum, dan Bidang Perhubungan. Hasil identifikasi kewenangan Pusat dan Propinsi dari ketiga bidang kewenangan tersebut, yang terkait dengan transportasi darat di perkotaan sebagai berikut:

**Tabel 7.1  
Kewenangan Pusat dan Propinsi di Bidang Penataan Ruang**

Kewenangan Pusat	Kewenangan Propinsi
Penetapan tata ruang nasional berdasarkan tata ruang Kabupaten / Kota dan Propinsi.	Penataan tata ruang Propinsi berdasarkan kesepakatan antara Propinsi dan Kabupaten / Kota.
Fasilitas kerjasama penataan ruang lintas Propinsi.	Pengawasan atas pelaksanaan tata ruang.

**Tabel 7.2**  
**Kewenagan Pusat dan Propinsi di Bidang Pekerjaan Umum**

<b>Kewenangan Pusat</b>	<b>Kewenangan Propinsi</b>
Penetapan standar prasarana dan sarana kawasan terbangun dan sistem manajemen konstruksi	Pemberian izin pembangunan jalan bebas hambatan lintas Kabupaten / Kota.
Penetapan standar pengembangan konstruksi bangunan sipil dan arsitektur.	Penyediaan dukungan / bantuan untuk kerjasama antara Kabupaten/Kota dalam pengembangan prasarana dan sarana wilayah yang terdiri atas pengairan, bendungan / dam, jembatan dan jalan beserta simpul-simpulnya serta jalan bebas hambatan.
Penetapan standar pengembangan prasarana dan sarana wilayah yang terdiri atas pengairan, bendungan besar, jembatan dan jalan beserta simpul-simpulnya serta jalan bebas hambatan.	Perizinan untuk mengadakan perubahan dan atau pembongkaran bangunan-bangunan dan saluran jaringan dan prasarana dan sarana pekerjaan umum yang lintas Kabupaten / Kota.
Penetapan persyaratan untuk penentuan status, kelas dan fungsi jalan.	Pelaksanaan pembangunan dan perbaikan jaringan utama irigasi lintas Kabupaten / Kota beserta bangunan pelengkapnya.
Pengaturan dan penetapan status jalan nasional.	

**Tabel 7.3**  
**Kewenangan Pusat dan Propinsi Dalam Bidang Perhubungan**

Kewenangan Pusat	Kewenangan Propinsi
Penetapan standar rambu-rambu jalan dan pedoman penentuan lokasi pemasangan perlengkapan jalan dan jembatan timbang.	Penetapan alur penyeberangan lintas Kabupaten / Kota di wilayah Propinsi.
Penetapan standar laik jalan dan persyaratan pengujian kendaraan bermotor serta standar pendaftaran kendaraan bermotor.	Penetapan tarif angkutan darat lintas Kabupaten / Kota untuk penumpang kelas ekonomi.
Penetapan persyaratan pemberian Surat Ijin Mengemudi kendaraan bermotor.	Penetapan lokasi pemasangan dan pemeliharaan alat pengawasan dan alat pengamanan (rambu-rambu) lalu lintas jalan Propinsi, danau dan sungai lintas Kabupaten/Kota serta laut dalam wilayah diluar 4 (empat) mil sampai dengan 12 (duabelas) mil.
Perencanaan makro jaringan jalan bebas hambatan.	Penyusunan dan penetapan jaringan transportasi jalan propinsi.
Penerapan tarif dasar angkutan penumpang kelas ekonomi.	Pengaturan dan pengelolaan SAR Propinsi.
Penetapan persyaratan pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya lintas darat, laut dan udara.	Perizinan, pelayanan dan pengendalian kelebihan muatan dan tertib pemanfaatan jalan propinsi.
	Perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan propinsi.
	Penetapan standar batas maksimum muatan dan berat kendaraan pengangkutan barang dan tertib pemanfaatan anatar Kabupaten / Kota.
	Penetapan lintas penyeberangan antar Propinsi.
	Penetapan lokasi dan pengelolaan jembatan timbang.

Khusus yang berkaitan dengan kewenangan Propinsi sebagai Wilayah Administratif, dalam bidang yang terkait dengan transportasi perkotaan, dapat diidentifikasi sebagai berikut:

## 1. Kewenangan Bidang Pekerjaan Umum

Penetapan standar pengembangan prasarana dan sarana wilayah yang terdiri atas pengairan, bendungan besar, jembatan dan jalan beserta simpul-simpulnya serta jalan bebas hambatan.

## 2. Kewenangan Bidang Perhubungan

- a. Penetapan standar laik jalan dan persyaratan pengujian kendaraan bermotor serta standar pendaftaran kendaraan bermotor.
- b. Penetapan persyaratan pemberian Surat Ijin Mengemudi kendaraan bermotor.
- c. Penerapan tarif dasar angkutan penumpang kelas ekonomi.
- d. Penetapan persyaratan pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya lintas darat, laut dan udara.
- e. Pelaksanaan pelayanan navigasi penerbangan
- f. Pemberian jasa meteorologi dan klimatologi.
- g. Pengaturan dan penetapan pedoman pengelolaan bantuan pencarian dan pertolongan (search and rescue) serta penyelenggaraan SAR Nasional.

Atas dasar permasalahan serta alternatif solusi yang ditawarkan di atas, dengan mengacu kepada muatan UU Nomor 22 Tahun 1999 dan PP Nomor 25 Tahun 2000, nampak bahwa kewenangan untuk mengatasi permasalahan tersebut, sebagian besar merupakan kewenangan pemerintah kota. Berbagai alternatif solusi dalam rangka penataan kebijakan transportasi perkotaan seperti dikemukakan di atas, dapat dipilih menjadi kewenangan daerah, kewenangan propinsi, dan kewenangan pemerintah pusat sebagai berikut:

**Tabel 7.1**  
**Pemilihan Kewenangan Penataan Kebijakan Transportasi**  
**Perkotaan Antara Pemerintah Kota, Propinsi, dan Pusat.**

No.	Aspek Penataan	Kewenangan Pemerintah Kota	Kewenangan Pemerintah Propinsi	Kewenangan Pemerintah Pusat
1	Penataan Arah & Penetapan jalur-jalur khusus atas kualifikasi kendaraan di Jalan Protokol	X		
2	Penataan Usaha Penunjang & Penyatuan Pungutan di terminal	X		
3	Perbaikan kondisi fisik jalan dan koordinasi antar institusi terkait.	X	X	X
4	Pengadaan fasilitas parkir umum disertai penetapan sangsi bagi yang parkir sembarangan	X		
5	Penataan kembali rambu-rambu lalu-lintas	X		
6	Pembatasan jumlah angkot dan mengganti dengan Bis Kota untuk jalur-jalur tententu	X		
7	Penerapan sangsi yang tegas bagi pelanggar lalu lintas, baik pengemudi, pengusaha, maupun aparat.	X	X	X
8	Penetapan sistem gaji kepada pengemudi			X
9	Penentuan batas maksimum dan minimum kecepatan untuk jalur-jalur tertentu	X		
10	Lokalisasi kawasan industri dan perdagangan	X	X	X
11	Pencegahan urbanisasi, kecuali untuk sekolah atau bekerja pada sektor formal	X		
12	Lokalisasi sektor informal dengan mempertimbangkan kenyamanan kota, keuntungan pedagang dan konsumen	X		
13	Peninjauan UU Nomor 14 Tahun 1992			X
14	Peninjauan PP yang terkait			X
15	Partisipasi swasta dan masyarakat dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi kota	X		
16	Peningkatan peran pemerintah sebagai regulator, bukan sbg pengoperasi langsung	X	X	X
17	Peninjauan kembali perda yang relevan	X		
18	Konsisten terhadap RUTR yang telah dibuat & Menindak orang-orang yang melanggar RUTR	X		

## E. Implikasi Kelembagaan Transportasi Perkotaan

Atas dasar permasalahan dan alternatif pemecahan masalah, serta pemilihan kewenangan penataan, nampak bahwa sebagian besar kewenangan penataan berada di Daerah Kota. Namun demikian, karena bidang transportasi ini melingkupi kota dan daerah sekitarnya, maka koordinasi antar daerah sangat menentukan kondisi lalu lintas di perkotaan. Atas dasar pertimbangan tersebut, maka perlu dibentuk suatu *Forum Komunikasi Transportasi Perkotaan* atau *Dewan Transportasi Kota*, yang mempunyai tugas dan fungsi melakukan evaluasi dan memberikan masukan kepada pemerintah bagi perbaikan kondisi transportasi perkotaan. Ruang lingkup tugas dewan atau forum ini meliputi kota yang bersangkutan dan daerah sekitarnya.

## BAB VIII

### KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

#### A. Kesimpulan

Kondisi transportasi perkotaan pada dasarnya merupakan hasil interaksi dari berbagai sub sistem dan elemen yang ada di dalamnya. Paling tidak ada 6 sub sistem yang sangat berpengaruh terhadap kondisi umum transportasi perkotaan, yaitu sub sistem jaringan, sub sistem pergerakan, sub sistem kegiatan, sub sistem lingkungan, sub sistem kelembagaan, dan sub sistem keruangan. Hasil analisis terhadap keenam sub sistem beserta elemen-elemennya dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Sub Sistem jaringan, Sub Sistem Pergerakan, dan Sub Sistem Kegiatan, merupakan tiga sub sistem yang utama mempengaruhi kondisi transportasi perkotaan. Namun demikian, meskipun Sub Sistem Kelembagaan bukan merupakan yang paling besar pengaruhnya terhadap kondisi transportasi, tetapi pengaruhnya terhadap sub sistem lain cukup besar dibandingkan pengaruh sub sistem lain terhadap sub sistem kelembagaan. Hal ini berarti, peran pemerintah cukup besar dalam menciptakan kondisi transportasi di perkotaan.
2. Rencana Umum Tata Ruang tidak berfungsi secara optimal. Artinya, RUTR sering kali menyesuaikan dengan kebutuhan pembangunan prasarana kota yang muncul kemudian.
3. Pengaturan lalu lintas yang meliputi penetapan jalur dan arah lalu lintas, serta keberadaan terminal merupakan faktor utama dalam Sub Sistem

Jaringan yang menyebabkan kekurangnyamanan dan kekurang lancaran lalu lintas di perkotaan.

4. Jumlah kendaraan umum di perkotaan (dalam hal ini angkot), perilaku pengemudi, dan pengusaha angkutan, merupakan tiga elemen utama dalam Sub Sistem Pergerakan yang menyebabkan kemacetan lalu lintas di di perkotaan.
5. Kegiatan industri dan perdagangan serta proses urbanisasi merupakan faktor penting dalam Sub Sistem Kegiatan yang mempengaruhi Sistem Transportasi di di perkotaan.
6. Perencanaan kota dan perencanaan regional ternyata mempunyai pengaruh yang paling besar dalam Sub Sistem Keruangan terhadap Sistem Transportasi di di perkotaan.
7. Permasalahan transportasi perkotaan, ternyata muncul bukan hanya sebagai akibat kekurangan sarana dan prasarana, tetapi juga substansi peraturan perundang-undangan yang belum mengakomodasi kepentingan transportasi tersebut. Dengan demikian, budaya pengguna jalan yang kurang baik, ditambah kondisi sarana dan prasarana yang belum memadai, makin parah karena peraturan perundang-undangan yang masih lemah.
8. Atas dasar pemilihan kewenangan di Bidang Transportasi Perkotaan, maka substansi penataan kebijakan dalam rangka perbaikan kondisi transportasi perkotaan, sebagian besar merupakan kewenangan pemerintah kota. Sementara yang bersifat lintas kota merupakan kewenangan propinsi, dan yang bersifat penataan policy level merupakan kewenangan pemerintah Pusat.
9. Atas dasar rumit dan kompleksnya permasalahan transportasi perkotaan, disamping perlu pemecahan secara sistematis, terintegrasi, dan

penetapan prioritas berdasarkan besarnya pengaruh setiap sub sistem dan elemen yang ada, juga perlu difikirkan pembentukan forum komunikasi transportasi perkotaan atau dewan transportasi kota, yang mempunyai tugas dan fungsi melakukan evaluasi terhadap kondisi dan kebijakan transportasi perkotaan, serta memberikan masukan kepada pemerintah kota untuk perbaikan kondisi transportasi perkotaan.

## B. Rekomendasi

Atas dasar hasil penelitian ini, maka direkomendasikan bahwa dalam mengatasi masalah lalu-lintas perlu dilakukan kebijakan secara komprehensif dan terintegrasi, bukan hanya melakukan perbaikan dalam salah-satu sub sistem, tetapi menyentuh keseluruhan sub sistem dengan prioritas-prioritas yang tepat. Sebagai langkah awal penataan kebijakan, hal-hal prioritas yang harus segera ditangani berdasarkan hasil penelitian ini sebagai berikut:

1. Perlu pengaturan kembali arah lalu lintas dan penetapan jalur lalu lintas. Sementara itu, keberadaan terminal juga harus diperhatikan. Artinya bagaimana menetapkan lokasi terminal antar kota, bis kota, dan angkutan kota yang mendukung efisiensi kepada penumpang dan menjamin kelancaran lalu lintas
2. Perlu ada hukum dan penegakan hukum yang tegas bagi para pelanggar lalu lintas, bukan hanya kepada pengemudi, tetapi juga kepada para pengusaha angkutan dan kepada aparat penegak hukum.
3. Perlu ada kebijakan pembatasan jumlah (penghilangan) angkutan kota dan mengantikannya dengan Bis Kota yang memuat lebih banyak penumpang. Kalaupun pada jalur-jalur tertentu tetap masih ada angkot,

maka perlu ada ketetapanan dalam sistem setoran antara pengusaha angkutan dengan pihak pemerintah, agar pengemudi dalam melaksanakan tugasnya tidak dikejar-kejar setoran. Untuk itu, aturan mengenai sistem setoran, sistem penggajian bagi pengemudi, serta sangsi bagi para pelanggar baik pengusaha maupun pengemudi harus ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

4. Perlu penetapan jalur khusus untuk jenis kendaraan tertentu pada jalan-jalan protokol. Sementara jalan lainnya, perlu penetapan klasifikasi kendaraan yang boleh masuk, tidak semua jenis kendaraan.
5. Perlu penataan kembali rambu-rambu lalu lintas, serta penetapan jalan-jalan yang boleh satu arah dan boleh dua arah.
6. Perlu peninjauan kembali terhadap UU lalu lintas beserta peraturan pelaksanaannya dengan menyesuaikan kepada UU Nomor 22 Tahun 1999 dan PP Nomor 25 Tahun 2000.
7. Perlu peninjauan kembali terhadap RUTR dan penetapan kawasan industri agar kegiatan perekonomian terkonsentrasi. Dengan demikian, kota bisa diarahkan menjadi kota jasa.
8. Perlu sinkronisasi antara perencanaan kota, perencanaan regional, dan perencanaan nasional. Perencanaan Daerah (Kota) merupakan dasar bagi perencanaan yang ada di atasnya.
9. Perlu segera dipikirkan pembentukan Dewan Transportasi Kota, atau Forum Komunikasi Transportasi Perkotaan, yang mempunyai tugas dan fungsi melakukan evaluasi terhadap kondisi dan kebijakan transportasi perkotaan, serta memberikan masukan kepada pemerintah kota untuk perbaikan kondisi transportasi perkotaan.

## **LAMPIRĀN-LAMPIRAN**

## **LAMPIRAN-I**



*INSTRUMEN PENELITIAN*  
TENTANG PENATAAN KEBIJAKAN  
DALAM BIDANG TRANSPORTASI PERKOTAAN

PERWAKILAN  
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA JAWA BARAT  
BANDUNG - 2000



## **PARA RESPONDEN YANG KAMI HORMATI,**

Perlu kami informasikan secara singkat bahwa tujuan penelitian ini adalah untuk merumuskan suatu konsep bagi penyempurnaan kebijakan di Bidang Transportasi Perkotaan, sebagai bahan masukan bagi penataan transportasi perkotaan pasca UU 22 Tahun 1999. Ada tiga tahap yang kami lakukan dalam penelitian ini, yaitu:

*Pertama*, melakukan evaluasi terhadap *existing condition* transportasi perkotaan. Pada tahap ini diharapkan dapat ditemukan permasalahan utama dalam transportasi perkotaan.

*Kedua*, melakukan studi kebijakan, dalam hal ini evaluasi terhadap berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dengan transportasi perkotaan. Dari tahapan ini diharapkan dapat ditentukan, pada level kebijakan mana permasalahan transportasi perkotaan muncul.

*Ketiga*, melakukan kajian teoritis dan diskusi ahli. Pada tahap ini setiap permasalahan akan disoroti oleh para pakar secara tajam, hingga mengarah kepada penawaran alternatif solusi.

Sehubungan dengan hal tersebut, kami mohon instrumen penelitian ini dapat diisi dengan sungguh-sungguh, karena jawaban/respon yang Bapak/Ibu berikan akan menjadi bahan masukan bagi langkah-langkah selanjutnya.

Selain itu, kami mohon instrumen ini dilampiri dengan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan transportasi, yang meliputi: UU, PP, Keppres, Impres, Kepmen, Perda, dan peraturan perundang lainnya yang relevan.

Atas masukan dan sumbangsan penikiran, serta kerelaan Bapak/Ibu sekalian dalam membantu pelaksanaan penelitian ini, kami ucapkan terima kasih.

## IDENTITAS RESPONDEN

Nama : \_\_\_\_\_  
Jabatan : \_\_\_\_\_  
Instansi : \_\_\_\_\_  
Kabupaten/Kota : \_\_\_\_\_

, September 2000

( )

*INSTRUMEN PENELITIAN*  
**TENTANG PENATAAN KEBIJAKAN  
DI BIDANG TRANSPORTASI PERKOTAAN**

**PENJELASAN ISTILAH**

Sistem Kegiatan (*demand system*) diwujudkan oleh ruang dengan isinya terutama manusia dan kegiatannya. Dalam kaitan ini, wilayah perkotaan merupakan pusat kegiatan yang diwarnai oleh tingginya intensitas kegiatan, kepadatan, ragam serta dinamika penduduk, dan tingginya tingkat kegiatan industri dan perdagangan.

Sistem Jaringan (*supply system*) terdiri atas jaringan fasilitas dan pelayanan transportasi yang menghubungkan satu pusat/sub-pusat kegiatan dengan pusat/sub-pusat kegiatan lain. Beberapa sub sistem yang terkait dengan ini antara lain jalan, dan fasilitas lalu lintas lainnya.

Sistem Pergerakan (*flow system*) merupakan pergerakan dengan berbagai karakteristik terkait seperti tujuan pergerakan, moda yang digunakan, volume dan jenis barang atau orang yang diangkut, jarak serta waktu dan jadual pergerakan, dan sebagainya.

Sistem Kelembagaan; Sistem ini mempengaruhi interaksi berbagai komponen, melalui: (a) peraturan perundang-undangan, (b) kelengkapan organisasi beserta sumber daya manusianya, yang meliputi lembaga pemerintah, swasta serta masyarakat, dan (c) keuangan atau pendanaannya.

Sistem Lingkungan; terdiri dari lingkungan internal dan lingkungan eksternal. Sistem lingkungan internal terkait dengan aspek fisik, ekonomi sosial budaya, dan teknologi setempat. Misalnya, karakteristik transportasi kota besar yang berkembang pesat berbeda dengan transportasi kota kecil. Sistem lingkungan eksternal dicirikan oleh dinamika perubahan aspek fisik, ekonomi, sosial-budaya, serta teknologi dari luar, misalnya perubahan iklim perdagangan dunia, perubahan peraturan perdagangan internasional, dan sebagainya.

Sistem Keruangan; Sistem transportasi perkotaan sebagai sistem yang terbuka, juga terkait dengan sistem keruangan, mulai dari wilayah lokal, kota, regional, nasional, hingga internasional.

## PETUNJUK PENGISIAN

Berikut ini adalah sub-sub sistem atau elemen dari Sistem Transportasi Perkotaan. Berilah Penilaian yang menyatakan pengaruh elemen yang ada dalam baris *terhadap* elemen yang ada dalam kolom. Bobot penilaian sebagai berikut:

Nilai 0 tidak ada pengaruh

Nilai 1 Pengaruh lemah

Nilai 2 Pengaruh sedang

Nilai 3 Pengaruh kuat

## DAFTAR ISIAN

### A. SISTEM TRANSPORTASI

System Kegiatan	Sistem Jaringan	Sistem Pergerakan	Sistem Kelembagaan	Sistem Lingkungan	Sistem Keruangan	Total Aktivitas
Sistem kegiatan	X					
Sistem Jaringan	X					
Sistem Pergerakan		X				
Sistem Kelembagaan			X			
Sistem Lingkungan				X		
Sistem Keruangan					X	
Passive Total	X	X	X	X	X	X
Produktifitas	X	X	X	X	X	X

B. SUB SISTEM JARINGAN

C. SISTEM LINGKUNGAN

Effect	Kondisi Fisik Daerah	Kondisi Ekonomi Sosial	Kondisi Budaya	Teknologi	Active Total
Kondisi Fisik Daerah	X				
Kondisi Ekonomi Masyarakat		X			
Kondisi Sosial Masyarakat (termasuk pendidikan)			X		
Kondisi Budaya (termasuk adat istiadat)				X	
Teknologi yang digunakan					
Passive Total					
Product					

#### D. SUB SISTEM PERGERAKAN

E. SISTEM KELEMBAGAAN

## G. SISTEM KERUANGAN

	Effect	Perencanaan Pembangunan Nasional	Perencanaan Pembangunan Regional	Perencanaan Pembangunan Lokal	Tata Ruang/Tata Kota	Total	Active
Perencanaan Pembangunan Nasional	X						
Perencanaan Pembangunan Regional		X					
Perencanaan Pembangunan Lokal (Daerah)			X				
Tata Ruang/Tata Kota				X			
Passive Total					X		
Product						X	

## **LAMPIRAN-II**

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 14 TAHUN 1992  
TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945;
- b. bahwa transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-modा transportasi lain yang dilata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan perannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
- d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdayaguna dipandang perlu mene-

**UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA**  
**NOMOR 14 TAHUN 1992**

**TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

tapkan ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan dalam Undang-undang;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945;  
2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3186);

Dengan persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN :

Menetapkan: UNDANG-UNDANG TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

## BAB I KETENTUAN UMUM

### Pasal 1

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan :

1. Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan;
2. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan;
3. Jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan/ atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
4. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;
5. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi;
6. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor;

7. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu;
8. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan;
9. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran;
10. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang.

## BAB II ASAS DAN TUJUAN

### Pasal 2

Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

### Pasal 3

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

## BAB III P E M B I N A A N

### Pasal 4

- (1) Lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaanya dilakukan oleh pemerintah.

- (2) Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Undang-undang ini.

#### **Pasal 5**

- (1) Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3
- (2) Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### **BAB IV PRASARANA**

#### **Bagian Pertama Jaringan Transportasi Jalan**

##### **Pasal 6**

- (1) Untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dengan moda transportasi lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ditetapkan jaringan transportasi jalan yang menghubungkan seluruh wilayah tanah air.
- (2) Penetapan jaringan transportasi jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) didasarkan pada kebutuhan transportasi, fungsi, peranan, kapasitas lalu lintas, dan kelas jalan.

#### **Bagian Kedua Kelas Jalan dan Penggunaan Jalan**

##### **Pasal 7**

- (1) Untuk pengatur penggunaan jalan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa kelas.
- (2) Pengaturan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### **Pasal 8**

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan :
  - a. rambu-rambu;
  - b. marka jalan;
  - c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
  - d. alat pengendali dan alat pengaman pemakai jalan;
  - e. alat pengawasan dan pengamanan jalan;
  - f. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan diluar jalan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### **Bagian Ketiga T e r m i n a l**

##### **Pasal 9**

- (1) Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.
- (2) Pembangunan terminal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh pemerintah dan dapat mengikutisertakan badan hukum Indonesia.
- (3) Penyelenggaraan terminal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh pemerintah.
- (4) Ketentuan mengenai pembangunan dan penyelenggaraan terminal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

##### **Pasal 10**

- (1) Pada terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang.

- (2) Kegiatan usaha penunjang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keempat  
Fasilitas Parkir Untuk Umum**

**Pasal 11**

- (1) Untuk menunjang keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dapat diadakan fasilitas parkir untuk umum.
- (2) Fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat diselenggarakan oleh Pemerintah, badan hukum Indonesia, atau warga negara Indonesia.
- (3) Ketentuan mengenai fasilitas parkir sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**BAB V  
K E N D A R A A N**

**Bagian Pertama  
Persyaratan Teknis dan Laik Jalan  
Kendaraan Bermotor**

**Pasal 12**

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
- (2) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit di

dalam negeri serta diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Kedua  
Pengujian Kendaraan Bermotor**

**Pasal 13**

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan/atau uji berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
- (4) Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku , dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Ketiga  
Pendaftaran Kendaraan Bermotor**

**Pasal 14**

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalanan wajib daftarkan.
- (2) Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor.
- (3) Syarat-syarat dan tata cara pendaftaran, bentuk, dan jenis tanda bukti pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keempat  
Bengkel Umum Kendaraan Bermotor**

**Pasal 15**

- (1) Agar kendaraan bermotor tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dapat diselenggarakan bengkel umum kendaraan bermotor.
- (2) Ketentuan mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaran bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Kelima  
Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan**

**Pasal 16**

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- (2) Pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi:
  - a. pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan;
  - b. pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13, Pasal 14, Pasal 18, dan lain-lain yang diperlukan.
- (3) Ketentuan mengenai syarat-syarat dan tata cara pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keenam  
Persyaratan Kendaraan Tidak Bermotor**

**Pasal 17**

- (1) Setiap kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**BAB VI  
PENGEMUDI**

**Bagian Pertama  
Persyaratan Pengemudi**

**Pasal 18**

- (1) Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi.
- (2) Pengolongan, persyaratan, masa berlaku, dan tata cara memperoleh surat izin mengemudi, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Pasal 19**

- (1) Untuk mendapatkan surat izin mengemudi yang pertama kali pada setiap golongan, calon pengemudi wajib mengikuti ujian mengemudi, setelah memperoleh pendidikan dan latihan mengemudi.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Kedua  
Pergantian Pengemudi**

**Pasal 20**

- (1) Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi.
- (2) Ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**BAB VII  
L A L U L I N T A S**

**Bagian Pertama  
Tata Cara Berlalu Lintas**

**Pasal 21**

- (1) Tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri.
- (2) Dalam keadaan tertentu dapat ditetapkan pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (3) Persyaratan dan tata cara untuk melakukan pengecualian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Pasal 22**

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan-ketentuan mengenai:
  - a. rekayasa dan manajemen lalu lintas;
  - b. gerakan lalu lintas kendaraan bermotor;
  - c. berhenti dan parkir;
  - d. penggunaan peralatan dan perlengkapan kendaraan ber-

- e. tata cara menggiring hewan dan penggunaan kendaraan tidak bermotor di jalan;
  - f. tata cara penetapan kecepatan maksimum dan/atau minimum kendaraan bermotor;
  - g. perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki;
  - h. penetapan muatan sumbu kurang dari muatan sumbu terberat yang diizinkan;
  - i. tata cara mengangkut orang dan/atau barang serta penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain;
  - j. penetapan larangan penggunaan jalan; penunjukan lokasi,
  - k. pembuatan dan pemeliharaan tempat pemberhentian untuk kendaraan umum.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 23

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib :
- a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
  - b. mengutamakan keselamatan pejalan kaki;
  - c. menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal dilakukan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16;
  - d. mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain;
  - e. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.

- (2) Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm.

#### Pasal 24

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di jalan, setiap orang yang menggunakan jalan, wajib:
- berprilaku tertib dengan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan dan bangunan di jalan;
  - menempatkan kendaraan atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya.
- (2) Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan berikut mutannya yang ditinggalkan di jalan.

#### Bagian Kedua Penggunaan Jalan Selain Untuk Kegiatan Lalu Lintas

#### Pasal 25

- (1) Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu di luar fungsi sebagai jalan, dan penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin.
- (2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Ketiga  
Pejalan Kaki**

**Pasal 26**

- (1) Pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keempat  
Kecelakaan Lalu Lintas**

**Pasal 27**

- (1) Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas, wajib:
  - a. menghentikan kendaraannya;
  - b. menolong orang yang menjadi korban kecelakaan;
  - c. melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat.
- (2) Apabila pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) oleh karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dan b, kepacannya tetap diwajibkan segera melaporkan diri kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat.

**Pasal 28**

Pengemudi kendaraan bermotor bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga, yang timbul karena kelalaian atau kesalahan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor.

### **Pasal 29**

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 tidak berlaku dalam hal:

- a. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dilakukan atau di luar kemampuan;
- b. disebabkan perilaku korban sendiri atau pihak ketiga;
- c. disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

### **Pasal 30**

- (1) Setiap pengemudi, pemilik, dan/atau pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap kerusakan jalan dan jembatan atau fasilitas lalu lintas yang merupakan bagian dari jalan itu yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang dioperasikannya.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku dalam hal adanya keadaan memaksa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 huruf a.

### **Pasal 31**

- (1) Apabila korban meninggal, pengemudi dan/atau pemilik dan/atau pengusaha angkutan umum wajib memberi bantuan kepada ahli waris dari korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman.
- (2) Apabila terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban, bantuan yang diberikan kepada korban berupa biaya pengobatan.

## **Bagian Kelima Asuransi**

### **Pasal 32**

- (1) Setiap kendaraan umum wajib diasuransikan terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kerugian yang diderita pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraan.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 33

- (1) Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan orang yang diperkerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap resiko terjadinya kecelakaan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VII  
ANGKUTAN

Bagian Pertama  
Angkutan Orang dan Barang

Pasal 34

- (1) Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang.
- (2) Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk barang.
- (3) Dalam keadaan tertentu dapat diberikan pengcualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) yang persyaratannya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 35

Kegiatan pengangkutan orang dan/atau barang dengan memungut pembayaran hanya dilakukan dengan kendaraan umum.

Bagian Kedua  
Angkutan Orang  
dengan Kendaraan Umum

Pasal 36

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain;

- b. angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota;
- c. angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan;
- d. angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

#### Pasal 37

- (1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36, dapat dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.
- (2) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan dalam jaringan trayek.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 38

- (1) Pengangkutan orang dengan kendaraan umum untuk keperluan pariwisata, dilakukan dengan memperhatikan ketentuan Undang-undang ini.
- (2) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### Bagian Ketiga Angkutan Barang dengan Kendaraan Umum

#### Pasal 39

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dapat diletakkan jaringan lintas angkutan barang yang dapat dilayani dengan kendaraan bermotor barang tertentu.

- (2) Persyaratan dan tata cara penetapan jaringan lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Pasal 40**

Pengangkutan bahan berbahaya, barang khusus, peti kemas, dan alat berat diatur dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Keempat  
Pengusahaan**

**Pasal 41**

- (1) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum, dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia.
- (2) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan berdasarkan izin.
- (3) Jenis, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Bagian Kelima  
T a r i f**

**Pasal 42**

Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum, ditetapkan oleh Pemerintah.

**Bagian Keenam  
Tanggung Jawab Pengangkut**

**Pasal 43**

- (1) Pengusaha angkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang, setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian angkutan dan pembayaran biaya angkutan.

#### Pasal 44

Pengusaha angkutan umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan kendaraan umum.

#### Pasal 45

- (1) Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan angkutan.
- (2) Besarnya ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), adalah sebesar kerugian yang secara nyata diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga.
- (3) Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap penumpang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan pengangkutan yang telah disepakati.
- (4) Tanggung jawab pengusaha angkutan umum terhadap pemilik barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkannya barang kepada pengirim dan/atau penerima barang.

#### Pasal 46

- (1) Pengusaha angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 ayat (1).
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### **Pasal 47**

Pengemudi kendaraan umum dapat menurunkan penumpang dan/ atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat, apabila ternyata penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

#### **Pasal 48**

- (1) Pengusaha angkutan umum dapat mengenakan tambahan biaya penyimpanan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang, yang tidak mengambil barangnya, di tempat tujuan dan dalam waktu yang telah disepakati.
- (2) Pengirim dan/atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **BAB IX LALU LINTAS DAN ANGKUTAN BAGI PENDERITA CACAT**

#### **Pasal 49**

- (1) Penderita cacat berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB X DAMPAK LINGKUNGAN

### Pasal 50

- (1) Untuk mencegah pencemaran udara dan kebisingan suara kendaraan bermotor yang dapat mengganggu kelestarian lingkungan hidup, setiap kendaraan bermotor wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.
- (2) Setiap pemilik, pengusaha angkutan umum dan/atau pengemudi kendaraan bermotor, wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), yang diakibatkan oleh pengoperasian kendaraannya.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB XI PENYERAHAN URUSAN

### Pasal 51

- (1) Pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Pemerintah Daerah.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB XII PENYIDIKAN

### Pasal 52

Pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, atau penyidikan terhadap pelanggaran di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, tidak disertai dengan penyitaan kendaraan bermotor dan/atau surat tanda nomor kendaraan bermotor, kecuali dalam hal:

- a. kendaraan bermotor diduga berasal dari hasil tindak pidana atau digunakan untuk melakukan tindak pidana;

- b. pelanggaran lalu lintas tersebut mengakibatkan meninggalnya orang;
- c. pengemudi tidak dapat menunjukkan tanda bukti lulus uji kendaraan bermotor sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 13 ayat (3);
- d. pengemudi tidak dapat menunjukkan surat tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2);
- e. pengemudi tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1).

#### Pasal 53

- (1) Selain pejabat polisi negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk:
  - a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkebaikan dengan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
  - b. milarang atau menunda pengoperasian kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
  - c. meminta keterangan dan barang bukti dari pengemudi, pemilik kendaraan, atau pengusaha angkutan umum sehubungan dengan tindak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
  - d. melakukan penilaian tanda uji kendaraan yang tidak sah;
  - e. melakukan pemeriksaan terhadap perizinan angkutan umum di terminal;
  - f. melakukan pemeriksaan berhadap berat kendaraan beserta muatannya;
  - g. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - h. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta perizinan angkutan umum.

- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB XIII KETENTUAN PIDANA

### Pasal 54

Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

### Pasal 55

Barangsiapa memasukkan ke dalam wilayah Indonesia atau membuat atau merakit kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak sesuai dengan peruntukan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 12.000.000 (dua belas juta rupiah).

### Pasal 56

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana dimaksud Pasal 13 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).
- (2) Apabila kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki tanda bukti lulus uji, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

#### **Pasal 57**

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak didaftarkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).
- (2) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor, atau tanda nomor kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

#### **Pasal 58**

Barangsiapa mengemudikan kendaraan tidak bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 7 (tujuh) hari atau denda setinggi-tingginya Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### **Pasal 59**

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).
- (2) Apabila pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki surat izin mengemudi, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

#### Pasal 60

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam keadaan tidak mampu mengemudikan kendaraan bermotor dengan wajar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).
- (2) Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

#### Pasal 61

- (1) Barangsiapa melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum atau minimum dan tata cara penggan-dengan dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf d, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).
- (2) Barangsiapa tidak menggunakan sabuk keselamatan pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak menggunakan helm pada waktu menge-mudikan kendaraan bermotor roda dua atau pada waktu me-nagemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah, sebagaimana dimak-sud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).
- (3) Barangsiapa tidak memakai sabuk keselamatan pada waktu duduk di samping pengemudi kendaraan bermotor roda em-pat atau lebih, atau tidak memakai helm pada waktu menum-pang kendaraan bermotor roda dua, atau menumpang kenda-

raan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

#### Pasal 62

Barangsiapa menggunakan jalur di luar fungsi sebagai jalan, atau menyelenggarakan kegiatan dengan menggunakan jalan tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

#### Pasal 63

Barangsiapa terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong orang yang menjadi korban kecelakaan, dan tidak melaporkan kecelakaan tersebut kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat, sebagaimana dialur dalam Pasal 27 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah).

#### Pasal 64

Barangsiapa tidak mengasuransikan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum, baik terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kemungkinan kerugian yang akan diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

#### Pasal 65

Barangsiapa tidak mengasuransikan orang yang dipekerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap resiko terjadinya kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

## Pasal 68

Barangsiapa melakukan usaha angkutan wisata sebagaimana dimaksud Pasal 38, atau melakukan usaha angkutan orang dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) tanpa izin dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setenggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

## Pasal 67

Barangsiapa mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak menuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang, atau tingkat kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat 91) dan ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setenggi-tingginya Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah).

## Pasal 68

Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 55 Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, Pasal 59, Pasal 60, Pasal 61, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, dan Pasal 67 adalah pelanggaran.

## Pasal 69

Jika seseorang melakukan lagi pelanggaran yang sama dengan pelanggaran pertama sebelum lewat jangka waktu satu tahun sejak tanggal putusan pengadilan atas pelanggaran pertama yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, maka pidana yang diberikan terhadap pelanggaran yang kedua ditambah dengan sepertiga dari pidana kurungan pokoknya atau bila dikenakan denda dapat ditambah dengan setengah dari pidana denda yang diancamkan untuk pelanggaran yang bersangkutan.

## Pasal 70

- (1) Surat izin mengemudi dapat dicabut untuk paling lama 1 (satu) tahun, apabila dilakukan:
  - a. pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf a, dan huruf b, Pasal 24 ayat (1) huruf a, Pasal 27 ayat (1);

- b. tindakpidana kejahatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 359, Pasal 360, Pasal 406, Pasal 408, Pasal 409, Pasal 410, dan Pasal 492 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dengan menggunakan kendaraan bermotor.
- (2) Surat izin mengemudi dapat dicabut untuk paling lama 2 (dua) tahun dalam hal seseorang melakukan lagi pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dalam jangka waktu 1 (satu) tahun sejak tanggal putusan Pengadilan atas pelanggaran terdahulu yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.

## BAB XIV KETENTUAN LAIN-LAIN

### Pasal 71

Dengan Peraturan Pemerintah diatur lebih lanjut ketentuan-ketentuan mengenai:

- 1. kendaraan bermotor Angkatan Bersenjata Republik Indonesia;
- 2. Penggunaan jalan untuk kelancaran;
  - a. pengantaran jenazah;
  - b. kendaraan pemadam kebakaran yang melaksanakan tugas ke tempat kebakaran;
  - c. kendaraan Kepala Negara atau Pemerintah Asing yang menjadi tamu negara;
  - d. ambulans mengangkut orang sakit;
  - e. konvoi, pawai, kendaraan orang cacat;
  - f. kendaraan yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.

## BAB XV KETENTUAN PERALIHAN

### Pasal 72

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan Undang-undang nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

## BAB XVI KETENTUAN PENUTUP

### Pasal 73

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) dinyatakan tidak berlaku.

### Pasal 74

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di : J a k a r t a  
Pada Tanggal : 12 Mei 1992  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA  
ttd.  
S O E H A R T O

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 12 Mei 1992  
MENTERI/SEKRETARIS NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA,  
ttd.  
MOERDIONO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1992  
NOMOR 49

Salinan sesuai dengan aslinya  
SEKRETARIAT KABINET R.I.  
Kepala Biro Hukum dan Perundang-undangan  
cap/ttd  
BAMBANG KESOWO, S.H., LL.M.



## **LAMPIRAN-III**



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Pdt".

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II  
SEMARANG

KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH  
TINGKAT II SEMARANG

NOMOR 551.2/214/Tahun 1998.

TENTANG

TRAYEK KENDARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM  
KOTA DI WILAYAH KOTAMADYA SEMARANG

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II SEMARANG

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka penataan transportasi kota secara efektif dan efisien dan guna peningkatan pelayanan angkutan penumpang umum yang merata di seluruh wilayah Kotamadya Semarang dengan tarif yang murah serta guna mengurangi kepadatan arus lalu lintas dalam kota, diperlukan penataan trayek bagi kendaraan angkutan penumpang umum,
  - b. bahwa dengan telah dikembangkannya prasarana jalan, baik jalan utama maupun jalan lingkungan di Kotamadya Semarang, maka Surat Keputusan Walikotamadya Tingkat II Semarang Nomor 551.2/0391/Tahun 1994 tentang Trayek Kendaraan

Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang perlu ditinjau kembali;

- c. bahwa untuk melaksanakan maksud tersebut di atas, dipandang perlu menetapkan kembali Trayek Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota di Wilayah Kotamadya Semarang dengan Surat Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Semarang

- Mengingat :
- 1. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Besar dalam lingkungan Propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta (Himpunan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1950);
  - 2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1974 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3037);
  - 3. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1976 tentang Perluasan Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1976 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3079);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Urusan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3410);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 1992 tentang Pembentukan Kecamatan di Wilayah Kabupaten-kabupaten Daerah Tingkat II Purbalingga, Cilacap, Wonogiri, Jepara dan Kendal serta Penataan Kecamatan di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang dalam Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 89);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59);

8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 68 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum;
9. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah Nomor 12 Tahun 1994 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah Dengan Kendaraan Umum;
10. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang Nomor 4 Tahun 1984 tentang Trayek Kendaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang;
11. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang Nomor 3 Tahun 1997 tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang Nomor 4 Tahun 1984 tentang Trayek Kendaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang.

#### M E M U T U S K A N

Menetapkan :

**PERTAMA** : Trayek Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota di Wilayah Kotamadya Semarang dengan jalur

sebagaimana tercantum dalam Lampiran Surat Keputusan ini.

- KEDUA : Jalur trayek sebagaimana dimaksud Diktum PERTAMA dilayani oleh :
- a. Bus Umum, untuk Jalur Trayek Utama dan Jalur Trayek Cabang;
  - b. Mobil Penumpang Umum, untuk Jalur Trayek Ranting dan Pemukiman.
- KETIGA : Pemilik dan atau pemegang kendaraan mobil penumpang umum yang melayani trayek utama dan atau trayek cabang wajib mengganti kendaraannya dengan bus umum.
- KEEMPAT : Pelaksanaan penggantian kendaraan sebagaimana dimaksud Diktum KETIGA dilaksanakan dalam jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun terhitung sejak 23 Juni 1994.
- KELIMA : Teknis pelaksanaan atas Surat Keputusan ini diserahkan kepada Kepala Cabang Dinas LLAJ Propinsi Jawa Tengah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang.
- KEENAM : Dengan berlakunya Surat Keputusan ini, maka Surat Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Semarang Nomor 551.2/0391/Tahun 1994 tentang Trayek Kendaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi.

KETUJUH : Keputusan ini mulai berlaku sejak ditetapkan.

Ditetapkan di *semarang*  
Pada tanggal *27 Mei 1998*.



TEMBUSAN :

1. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Tengah;
2. Pembantu Gubernur Jawa Tengah Wilayah Semarang;
3. Ka Kanwil Departemen Perhubungan Propinsi Jawa Tengah;
4. Kepala Dinas LLAJR Prop. Dati I Jawa Tengah;
5. Ketua DPRD Kotamadya Dati II Semarang;
6. Ketua Bappeda Kotamadya Dati II Semarang;
7. Pendamping Walikotanadya Semarang Wilayah I, II dan III;
8. Asisten I, II dan III Sekkodya Daerah Tingkat II Semarang;
9. Kepala Dinas, Kantor, Bagian, Unit Kerja di lingkungan Pemerintah Kotamadya Dati II Semarang.

LAMPIRAN SURAT KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA  
 KEPALA DAERAH TINGKAT II SEMARANG  
 NOMOR : 551.2/214/1998.  
 TANGGAL : 27 Mei 1998.

**TRAYEK KENDARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM  
 DALAM KOTA DI WILAYAH KOTAMADYA DAERAH  
 TINGKAT II SEMARANG**

**A. TRAYEK UTAMA DAN CABANG**

NO	TRAYEK	KEBU-TUHAN	TERSE-DIA	KURANG	KETERANGAN
1	2	3	4	5	6
1	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Sub Terminal Pudak Payung. Kembali Lewat : Sub Terminal Pudak Payung – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	46	26	20	Bus Besar 50 tempat duduk
2	Teminal Terboyo – Jl. Kaligawc – Jl. R. Patah – Jl. Leljen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Siliwangi – Sub. Terminal Mangkang. Kembali Lewat : Sub. Teminal Mangkang – Jl. Siliwangi – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Pemuda – Jl. Kol Sugiono – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	44	29	15	Bus Besar 50 tempat duduk
3	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawc – Jl. Pemuda – Jl. Patimura – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Jl. MT. Haryono – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Sub Terminal Pudak Payung. Kembali Lewat : Sub Terminal Pudak Payung – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Dr. Wahidin – Jl. MT. Haryono – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	27	20	7	Bus Besar 50 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
4	Perum Pucang Gading – Terminal Penggaron – Jl. Pucang Gading – Jl. Majapahit – Jl. Brigjen Katamso – Jl. A. Yani – Jl. Pandanaran – Jl. MGR. Sugiopranolo – Jl. Siliwangi – Jl. Jrakah – Jl. Ngalian.	30	17	13	Bus Besar 50 tempat duduk
5	Jl. Ngalian – Jl. Siliwangi – Jl. MGR. Sugiopranoto – Tugumuda – Jl. Pandanaran – Jl. Simpanglima – Jl. A. Yani – Jl. Brigjen Katamso – Jl. Supriyadi – AMNI – Jl. Tlogosari – Jl. Pedurungan – Terminal Penggaron – PP.	23	10	13	Bus Sedang 24 tempat duduk
6	Pasar Johar – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Setia-budi – Jl. Sukun – Perumnas Banyumanik. Kembali Lewat : Perumnas Banyumanik – Jl. Setiaabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Pemuda – Pasar Johar.	22	10	12	Bus Besar 50 tempat duduk
7	Jl. Ngalian – Jl. Jrakah – Jl. Siliwangi – Jl. MGR. Sugiopranolo – Jl. Pemuda – Pelabuhan – Jl. Ronggowsaris – Jl. Raden Patah – PP.	22	15	7	Bus Besar 50 tempat duduk
8	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Palah – Jl. MT. Haryono – Jl. Patimura – Jl. Dr. Cipto – Jl. Brigjen Katamso – Jl. A. Yani – Simpang-I'na – Jl. Pahlawan – Jl. Sudiarjo (Siranda) – Jl. Taman Diponegoro – Jl. Sultan Agung – Jl. Kagok – Jl. Karang Kempel – Sampangan – Jl. Tugu Suharto – Jl. Bendan Duwur – Jl. Pawiyatan Luhur – Taman Margaraya Tinjomoyo. Kembali Lewat : Taman Margaraya Tinjomoyo – Jl. Pawiyatan Luhur – Jl. Bendan Duwur – Jl. Tugu Suharto – Sampangan – Jl. Karang Kempel – Jl. Kagok – Jl. Sultan Agung – Jl. Taman Diponegoro – Jl. Sudiarjo (Siranda) – Jl. Pahlawan – Simpang-lima – Jl. A. Yani – Jl. Ki Mangun Sarkoro – Jl. Stadion Utara – Jl. MT. Haryono – Jl. Pengapon – Jl.	8	0	8	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
	Kaligawe – Jl. R. Patah – Terminal Terboyo.				
9	Terminal Terboyo – Jl. R. Patah – Jl. MT. Haryono – Jl. Patimura – Jl. Dr. Ciplo – Jl. Kompol maksum – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Jatingaleh – Jl. Setiabudi – Sub. Terminal Watugong – Jl. Pramuka – Gunungpali – Cangkiran. Kembali Lewat : Cangkiran – Gunungpali – Jl. Pramuka – Sub. Terminal Watugong – Jl. Setiabudi – Jatingaleh – Jl. Dr. Wahidin – Mataaram – Jl. MT. Haryono – Jl. HA. Salim – Jl. Cendrawasih – Jl. MT. Haryono – Jl. Ronggowsarito – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	19	19	0	Bus Sedang 24 tempat duduk
10	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. MT. Haryono – Jl. Patimura – Jl. Dr. ciplo – Jl. Kompol Maksum – Jl. Mataaram – Jl. Sriwijaya – Jl. Veteran – Jl. Dr. Sutomo – MGR. Sugoprano ~Jl. Jend. Sudirman – Jl. Siliwangi – Jl. Abdul Rachman Saleh – Manyaran – Goa Kreo – Gunungpali. Kembali Lewat : Gunungpali – Goa Kreo – Jl. Manyaran – Jl. Abdul Rachman Saleh – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Indraprasta – Jl. Imam bonjol – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Jl. Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	30	27	3	Bus Sedang 24 tempat duduk
11	Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Jl. Brigjen Katamso – Jl. A. Yani – Simpanglima – Jl. Pandanaran – Tugumuda – Jl. MGR. Sugoprano – Jl. Siliwangi – Jl. Jrakah – Ngatian – Mijen – Terminal Cangkiran – PP.	12	0	12	Bus Sedang 24 tempat duduk massaliasi MPU
12	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Genuk – Jl. Banjardowo – Jl. Bangelayu – Jl. Pedurungan – Jl. Kedungmundu – Jl. Tentara Pelajar – Jl. Tanah Putih – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Sultan Agung – Jl. Kawi – Jl. Telagsari – Jl. Sriwijaya – Jl. MT. Haryono – Jl. Sompok – Jl. Tentara Pelajar – Jl.	30	27	3	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
	Kedungmundu – Jl. Pedurungan – Jl. Bangelayu – Banjardowo – Genuk – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.				
13a	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Widoharjo – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Jl. Mataram – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Jl. Tembalang – Jl. Kramas – Jl. Mulawarman – Jl. Tusan – Jl. Tusan Raya – Jl. Cemara Raya – Jl. Perintis Kemerdekaan – Banyumanik – Jl. Karangrejo – Jl. Cemara Raya – Jl. Tusan Raya – Jl. Mulawarman – Jl. Kramas – Jl. Tembalang – Jl. Ngesrep – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. S. Parman – Jl. Dr. Sutomo – Tugu Muda – Jl. Imam Bonjol – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Jl. Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	10	8	2	Bus Sedang 24 tempat duduk
13b	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Widoharjo – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Jl. Mataram – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Jl. Perintis kemerdekaan –Banyumanik – Jl. Tusan Raya – Jl. Mulawarman – Jl. Kramas – Jl. Tembalang – Jl. Ngesrep – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. S. Parman – Jl. Dr. Sutomo – Tugu Muda – Jl. Imam Bonjol – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Jl. Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	10	7	3	Bus Sedang 24 tempat duduk
14a	Perum Tulus Harapan – Jl. Kedungmundu – Jl. Lampersari – Jl. Sriwijaya – Jl. Veteran – Jl. Letjen Suparman – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Sugioprano – Jl. Jend. Sudirman – PRPP – Pantai Marina. Kembali Lewat : PRPP – Jl. Madukoro – Jl. Sugioprano – Tugu Muda – Jl. Dr. Sutomo – Jl. S. Parman – Jl. Dr. Kariadi – Jl. Taman Menteri Supeno – Jl. A. Yani – Jl. MT. Haryono – Jl. Soimpok – Jl. Kedungmundu – Perum Tulus Harapan.	33	33	0	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
14b	Perum Sendangmulyo - Perum Tulus Harapan - Jl. Kedungmundu - Jl. Lampersari - Jl. Sriwijaya - Jl. Veteran - Jl. Leljen. Supaman - Jl. Dr. Sutomo - Jl. Sugiorpranoto - Jl. Sudirman - PRPP - Pantai Marina. Kembali Lewat : PRPP - Jl. Madukoro - Jl. Sugiorpranoto - Tugumuda - Jl. Dr. Sutomo - Jl. S. Paman - Jl. Dr. Kariadi - Jl. Taman Menteri Supeno - Jl. A. Yani - Jl. MT. Haryono - Jl. Sompok - Jl. Kedungmundu - Perum Tulus Harapan - Perum Sendang Mulyo.	10	0	10	Bus Sedang 24 tempat duduk
15	Terminal Terboyo - Jl. Kaligawe - Jl. R. Patah - Jl. Dr. Cipto - Jl. Kompol Maksum - Jl. MT. Haryono - Jl. Sriwijaya - Jl. Veteran - Jl. Dr. Sutomo - Jl. Sugiorpranoto - Jl. Jend. Sudirman - Karangayu - Kalibanteng - Jl. Siliwangi - Jl. Gatot Subroto - Perum Pasadena. Kembali Lewat : Perum Pasadena - Jl. Gatot Subroto - Jl. Siliwangi - Krapyak - Karangayu - Jl. Sugiorpranoto - Jl. Imam Bonjol - Jl. Kol. Sugiono - Tawang - Jl. Penga-pon - Jl. Kaligawe - Terminal Terboyo.	12	12	0	Bus Sedang 24 tempat duduk
16	Terminal Terboyo - Jl. R. Patah - Jl. Pemuda - Tugumuda - Jl. Sultan Agung - Jatingaleh - Jl. Tinjomoyo - Jl. Seliaabudi - Sub. Terminal Pudak Payung. Kembali Lewat : Sub. Terminal Pudak Payung Jl. Seliaabudi - Tinjomoyo - Jati-ngaleh - Jl. Sultan Agung - Jl. Dr. Sutomo - Tugumuda - Jl. Pemuda - Jl. Kol. Sugiono - Jl. Mpu Tantular - Jl. Pengapon - Terminal Terboyo.	10	5	5	Bus Sedang 24 tempat duduk
17	Terminal Terboyo - Jl. R. Patah - Jl. Dr. cipto - Jl. MT. Haryono - Jl. Dr. Wahidin - Jl. Teuku Umar - Jl. Karangrejo - Unika Sugiorpranoto - Jl. Bendan duwur (Komplek PTS) - Jl. Sekaran - IKIP - Terminal Gunungpati. Kembali Lewat : Terminal Gunungpati - Jl. Sekaran - IKIP - Jl. Talangsari - Jl. Bendan -	28	18	10	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
	Jl. Karangrejo – Jalingaleh – Jl. Dr. Wahidin – Jl. MT. Haryono – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.				
18	Perum Bukit Kencana – Jl. Lamper-sari – Jl. Sriwijaya – Jl. Veteran – Jl. Letjon S. Parman – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Sugipranoto – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Anjasmoro – PRPP – Pantai Marina. Kembali Lewat : Pantai Marina – PRPP – Jl. Jend Sudirman – Jl. MGR. Sugipranoto – Tugu Muda – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Dr. Kariadi – Jl. Taman Menteri Supeno – Jl. Imam Barjo – Jl. Almodirono – Jl. A. Yani – Jl. MT. Haryono – Jl. Sompok – Jl. Tentara Pelajar – Perum Bukit Kencana.	16	15	1	Bus Sedang 24 tempat duduk
19a	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Jl. Mataram – Jl. Dr. Wahidin – Setiabudi – Tembalang – Jl. Bulusan – Bukit Kencana Jaya. Kembali Lewat : Bukit Kencana Jaya – Jl. Bulusan – Tembalang – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. S. Parman – Jl. Kalisari – Jl. Imam Bonjol – Jl. Mpu Tantular – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	12	11	1	Bus Sedang 24 tempat duduk
19b	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Mataram – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Setiabudi – Tembalang – Jl. Bulusan – Bukit Kencana Jaya – Perum Sendangmulyo. Kembali Lewat : Perum Sendangmulyo - Bukit Kencana Jaya – Jl. Bulusan – Tembalang – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. S. Parman – Jl. Kalisari – Jl. Imam Bonjol – Jl. Mpu Tantular – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	6	0	6	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
20	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suparto – Jl. Pemuda – Jl. Thamrin – Jl. Gajahmada – Simpanglima – Jl. Pahlawan – Jl. Sudiarjo – Jl. Taman Diponggoro – Jl. Sultan Agung – Jl. Teuku Umar – Jl. Selabudi – Sub. Terminal Watugong – Perum Gedawang. Kembali Lewat : Perum Gedawang – Sub. Terminal Watu-gong - Jl. Selabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. Taman Diponegoro – Jl. Sudiarjo – Jl. Pahlawan – Jl. Gajahmada – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Jawa – Jl. Mpu Tantular – Jl. Pengaron – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	20	15	5	Bus Sedang 24 tempat duduk
21	Sub. Terminal mangkang – Jl. Jrakah – Jl. Siliwangi – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Sugipranoto – Tugumuda – Jl. Pandanaran – Jl. Mugas – Jl. Pandanaran II – Jl. Menteri Supeno – Jl. Imam Barjo – Undip – BPLP / Jl. Singosari - RSU Roemanji – Jl. Sriwijaya – Jl. MT. Haryono – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Selabudi – Tembalang – Jl. Bulusan – Perum Korpi – Perum Bukit Kencana jaya . Kembali Lewat : Perum Bukit Kencana jaya – Perum Korpi – Jl. Bulusan – Tembalang – Jl. Selabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Sriwijaya – Jl. Singosari – RSU Roemanji – BPLP – Undip – Jl. Imam Barjo – Jl. Menteri Supeno – Jl. Dr. Kariyadi – Jl. Dr. Sulomo – Tugumuda – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Siliwangi – Sub. Terminal Mangkang.	26	20	6	Bus Sedang 24 tempat duduk
22	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kartini – Jl. KHA. Dahlan – Simpanglima – Jl. Pandanaran – Tugumuda – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Siliwangi – Jl. Puspawarno Raya – Jl. Simongan – Jl. Fanjangan – Jl. Untung Suropati – Jl. libarang – Mijen – Terminal	26	23	3	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
	Cangkiran, Kembali Lewat : Terminal Cangkirian – Mijen – Jatibarang – Jl. Untung Suropati – Jl. Panjangan – Jl. Simongan – Jl. Pamularsih – Jl. Kalibanteng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Jl. Sugoloprano – Jl. Imam Bonjol – Jl. Mpu Tantular – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.				
23	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jruk – Banjardowo – Jl. Kudu – Jl. Karangroto – Jl. Genuk – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda (Johar) – Jl. Dr. Jawa – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Jl. Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	10	8	2	Bus Sedang 24 tempat duduk
24	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. MT. Haryono – Jl. Palimura – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Jl. MT. Haryono – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Sub. Terminal Pudak Payung. Kembali Lewat : Sub. Terminal Pudak Payung – Jl. Setiabudi – Jl Teuku Umar – Jl. Dr. Wahidin – Jl. MT. Haryono – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	49	0	49	Bus Sedang 24 tempat duduk massalisisasi MPU
25	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Gajahmada – Simpanglima – Jl. A. Yani – Jl. MT. Haryono – Jl. Tanah Putih – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Jl. Perintis Kemerdekaan – Sub Terminal Pudak Payung – PP.	25	0	25	Bus Sedang 24 tempat duduk massalisisasi MPU
26	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Gajahmada – Simpanglima – Jl. Pandanaran – Jl. Kyai Saleh – Jl. Veteran – Jl. Dr. Sulomo – Kaligarang – Tugu Suharto – Jl. Bendan Duwur (Komplek PTS) – Jl. Pawiyatan Luhur – Kebun Binatang Tinjomoyo – PP.	23	0	23	Bus Sedang 24 tempat duduk massalisisasi MPU

1	2	3	4	5	6
27	Sub. Terminal Pudak Payung – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Sulomo – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Siliwangi – Jl. Irakah – Tugu – Sub. Terminal Mangkang – PP.	14	0	14	Bus Sedang 24 tempat duduk massaliasi MPU
28	Sub. Terminal Pudak Payung – Seliabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Dr. Wahidin – Jl. MT. Haryono – Jl. Brigjen Kalamso – Jl. Majapahit – Terminal Penggaron. Kembali Lewat : Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Pedurungan – Jl. Ketileng – Kedungmundu – Jl. Tentara Pelajar – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Teuku Umar – Jl. Seliabudi – Sub. Terminal Pudak Payung.	10	7	3	Bus Sedang 24 tempat duduk
29	Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Jl. Brigjen Kalamso – Jl. MT. Haryono – Jl. HA. Salim – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo. Kembali Lewat : Terminal Terboyo – Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. MT. Haryono – Jl. Patimura – Jl. Dr. Cipto – Jl. Brigjen Kalamso – Jl. Majapahit – Pedurungan – Terminal Penggaron.	25	0	25	Bus Sedang 24 tempat duduk massaliasi MPU
30	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. MT. Haryono – Jl. Patimura – Jl. Dr. Cipto – Jl. Kompol Maksum – Jl. MT. Haryono – Jl. Tentara Pelajar – Jl. Kedungmundu – Pedurungan – Terminal Penggaron. Kembali Lewat : Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Jl. Pedurungan – Jl. Kedungmundu – Jl. Tentara Pelajar – Jl. MT. Haryono ( Mataram ) – Jl. Cendrawasih – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terboyo.	43	0	43	Bus Sedang 24 tempat duduk massaliasi MPU
31	Sub. Terminal Mangkang – Tugu – Jl. Siliwangi – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Pandanaran – Simpanglima – Jl. A. Yani – Jl. Brigjen Kalamso –	71	50	21	Bus Sedang 24 tempat duduk massaliasi MPU

1	2	3	4	5	6
	Majapahit – Terminal Penggaron. Kembali Lewat : Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Jl. Brigjen Katamso – Jl. A. Yani – Ssimpanglima – Jl. Pandanaran – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Siliwangi – Tugu – Sub. Terminal Mangkang.				
32	Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Pedurungan – Jl. Brigjen Katamso – Jl. A. Yani – Simpanglima – Jl. Kyai Saleh – Jl. Veteran – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Kaligarang – Jl. Tugu Suharto – Jl. Bendan Duwur (Komplek PTS) – Kebun Binatang Tinjomojo – PP.	19	0	19	Bus Sedang 24 tempat duduk massalasi MPU
33	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. MT. Haryono – Jl. HA. Salim – Jl. Pemuda – Jl. Thamrin – Jl. Pandanaran – Tugu muda – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Jend. Sudirman – Kalibanteng – Jl. Siliwangi – Jl. Galot Subroto – Perum Pasadena. Kembali Lewat : Perum Pasadena – Jl. Galot Subroto – Jl. Siliwangi – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl. Panda- naran – Jl. Thamrin – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Jawa – Jl. Kol. Sugiono – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kalig- gawe – Terminal Terboyo.	24	0	24	Bus Sedang 24 tempat duduk massalasi MPU
34	Sub. Terminal Mangkang – Tugu – Jl. Siliwangi – Jl. Imam Bonjol – Jl. Piere Tendean – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo. Kembali Lewat : Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Leljen. Suprapto – Jl. Mpu Tantular – Jl. Pemuda – Jl. Piere Tendean – Jl. Imam Bonjol – Jl. MGR. Sugip- ranoto – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Siliwangi – Tugu – Sub. Terminal Mangkang.	56	8	48	Bus Sedang 24 tempat duduk massalasi MPU

1	2	3	4	5	6
35	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Palah – Jl. Letjen. Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Piero Tendean – Jl. Imam bonjol – Jl. MGR. Sugiopranolo – Jl Jend. Sudirman – Jl. Siliwangi – Jrakah – Jl. Ngalian – Jl. Mijen – Terminal Cangkirian. Kembali Lewat : Terminal Cangkirian – Jl. Mijen – Jl. Ngalian – Jrakah – Jl. Siliwangi – Jl. MGR. Sugiopranolo – Jl. Imam bonjol – Jl. Piero Tendean – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	12	4	8	Bus Sedang 24 tempat duduk
36	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Palah – Jl. Leljen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Piero Tendean – Jl. Imam bonjol – Jl. Jend. Sudirman – Kalibanteng – Jl. Pamularsih – Jl. WR. Supratman – Jl. Abdulrachman Saleh – Jatibarang – Jl. Dudak – Jl. Kalimas – Mijen – Terminal Cangkirian. Kembali Lewat: Temian! Cangkirian – Mijen – Jl. Kalimas – Jl. Dudak – Jatibarang – Jl. Abdulrachman Saleh – WR. Supratman – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Sugiopranolo – Jl. Imam Bonjol – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	12	8	4	Bus Sedang 24 tempat duduk
37	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Palah – Jl. Dr. Cipto – Bangkok – Jl. Brigjen Katamso – Jl. A. Yani – Simpanglima – Jl. Pandaran – Tugumuda – Jl. MGR. Sugiopranolo – Jl. Jend. Sudirman – Kalibanteng – Jl. Abdulrachman Saleh – Manyaran – SMA 7 – Perum Pasadena. Kembali Lewat : Perum Pasadena – Jl. Candi Prambanan – Jl. Abdulrachman Saleh – Kalibanteng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Sugiopranolo – Tugumuda – Jl. Pandaran – Simpanglima – Jl. Gajahmada – Kampung Kali – SMP 3 – Jl. MT. Haryono – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	16	0	16	Bus Sedang 24 tempat duduk massalisis MPU

1	2	3	4	5	6
38	Terminal Penggaron – Sendangguwo – Jl. Kedungmundu – Jl. Tentara Pelajar – Jl. MT. Haryono – Jl. Sriwijaya – Jl. Pahlawan – Simpanglima – Jl. Gajahmada – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Jawa – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Pengapon – Terminal Terboyo. Kembali Lewat : Terminal Terboyo – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Thamrin – Jl. Pekunden – Jl. Gajahmada – Simpanglima – Jl. Pahlawan – Jl. Sriwijaya – Jl. MT. Haryono – Jl. Tentara Pelajar – Jl. Kedungmundu – Ketileng – Sendangguwo – Jl. Majapahit – Terminal Penggaron.	42	25	17	Bus Sedang 24 tempat duduk massalisasi MPU
39	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Pasar Waru – Jl. Tambak Dalam – Perum Muktihaajo Indah – Kampus Biru – Pedurungan – Jl. Pedurungan Kidul – RSU Kodia Semarang – Klipang. Kembali Lewat : Klipang – RSU Kodia Semarang – Jl. Pedurungan Kidul – Sub. Terminal Pedurungan – Kampus Biru – Jl. Gajah – Jl. Tambak Harjo – Pasar Waru – Jl. R. Patah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Dr. Jawa – Jl. Imam Bonjol – Jl. Hasanudin – Jl. Layur – Jl. Petek – Jl. Mpu Tantular – Pelabuhan Tanjungmas – Jl. Ronggowsarso – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	10	10	0	Bus Sedang 24 tempat duduk
40	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Widoharjo – Jl. Citarum – Jl. Arteri Citarum – Kampus Biru / AMNI – Pedurungan – Jl. Majapahit – Penggaron. Kembali Lewat: Penggaron – Jl. Majapahit – Pedurungan – Kampus Biru / AMNI – Jl. Arteri Citarum – Jl. Citarum – Jl. Palimura – Jl. MT. Haryono – Jl. Ronggowsarso – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	14	12	2	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
41	Pelabuhan Tanjungmas – Jl. Usman Janatin – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Cenderawasih – Jl. Suprapto – Jl. MT. Haryono – Jl. Palimura – Jl. Citarum – Jl. Arteri Citarum – AMNI – Pedurungan – Jl. Majapahit – Terminal Penggaron. Kembali Lewat: Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Pedurungan – AMNI – Jl. Arteri Citarum – Jl. Citarum – Jl. Palimura – Jl. Cenderawasih – Jl. Suprapto – Jl. Pemuda / Johar – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Jl. Usman Janatin – Pelabuhan Tanjungmas.	10	10	0	Bus Sedang 24 tempat duduk
42	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. Barito – Jl. Kartini – Jl. Dr. cipto – Brigjen Kalarmso – Jl. Majapahit – Pedurungan – Terminal Penggaron – Pedurungan – Jl. Majapahit – Jl. Kompol Maksurn – Jl. Sriwijaya – Jl. Veteran – Jl. Kariadi – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Imam Bonjol – Jl. Pierre Tendean – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	12	12	0	Bus Sedang 24 tempat duduk
43	Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. R. Patah – Jl. Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Imam Bonjol – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Sultan Agung – Jl. Teuku Umar – Jl. Setiabudi – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Pudak Payung – Payung Mas. Kembali Lewat: Payung Mas – Jl. Pudak Payung – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Setiabudi – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. S. Parman – Jl. Dr. Sutomo – Jl. Imam bonjul – Jl. Pierre Tendean – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo.	15	10	5	Bus Sedang 24 tempat duduk
44	Perum Kuasen Rejo – Sadeng – Jl. Kalipancur – Jl. Untung Suropati – Panjangan – Jl. Simongan – Jl. Pamularsih – Kalibanteng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MGR. Sugiopranoto –	12	5	7	Bus Sedang 24 tempat duduk

1	2	3	4	5	6
	Tugumuda – Jl. Imam Bonjol – Jl. Piere Tendean – Jl. Pemuda – Jl. Kol. Sugiono – Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Terminal Terboyo. Kembali Lewat: Terminal Terboyo – Jl. Kaligawec – Jl. R. Palah – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Piere Tendean – Jl. Imam Bonjol – Jl. MGR. Sugipranoto – Jl Jend. Sudirman – Jl. Abdul Rachman Saleh – Kalipancur – Sadeng – Perum Kuaßen Rejo.				
45	Perum Sendang Mulyo – Klipang – Pedurungan – Jl. Majapahit – Jl. Gajah – Jl. Arteri Citarum – Universitas Semarang – Jl. Citarum – Jl. Palimura – Jl. HA. Salim – Johar – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Usman Janatin – Pelabuhan Tanjungmas. Kembali Lewat: Pelabuhan Tanjungmas – Jl. Usman Janatin – Tawang – RSJ – Jl. Letjen Suprapto – Jl. MT. Haryono – Jl. Palimura – Jl. Citarum – Jl. Gajah – Pedurungan – Klipang – Perum Sendang Mulyo	8	0	8	Bus Sedang 24 tempat duduk

#### B. TRAYEK RANTING

NO	KAWASAN	TRAYEK	KEBUTUHAN ANGKUTAN				
			1997	1998	1999	2000	2001
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Genuk	A Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Komplek Terboyo Megah – Perumahan Sriwulan.	15	17	19	21	24
		B Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Genuk - Jl. Karangrejo – Perum Karangrolo.	13	14	15	17	19
		C Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Kembangarum – SMU 10 – Perum Genuk Indah – Terminal Terboyo.	9	11	12	14	15

1	2	3	4	5	6	7	8
		D Pasar Waru – Jl. Mukti-harjo – Sendang Indah – LIK – Genuk Indah – Terminal Terminal Ter-boyo PP.	11	12	14	15	17
2	Tanah Mas	A Pelabuhan Tanjung Mas – Jl. Usman Janatin – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Cendrawasih – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Jawa – Jl. Layur – Jl. Petek – Jl. Tambra – Jl. Hasanudin – Jl. Brotojoyo – Jl. Kokrosono – Banjir Kanal – Jl. Pusponjolo Timur – Jl. Pusponjolo Selatan – Jl. Puspowaru – Jl. Pamularsih – Kalibanteng – Jl. Anjasmoro – Jl. Sawojajar – Banjir Kanal – Jl. Kokrosono – Jl. Brotojoyo – Jl. Hasanudin – Jl. Dorang – Jl. Petek – Jl. Layur – Jl. Kol Sugiono – Pelabuhan Tanjung Mas.	36	40	44	50	55
		B Pelabuhan Tanjung Mas – Jl. Usman Janatin – Jl. Mpu Tantular – Tawang – Jl. Merak – Jl. Letjen Suprapto – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Jawa – Jl. Imam Bonjol – Jl. Hasanudin – Komplek Tanah Mas – Rekreasi Tanjung Mas – PP.	9	11	14	15	19
3	Panjangan	A Puri Macrokoco – PRPP – Pantai Marina – Perum Semarang Indah – Jl. Madukoro – Jl. Jendral Sudirman (Bundaran Banjirkanal) – Jl. Jendral Sudirman – Jl. Puspowarno Raya – Jl. Pamularsih – Gedung-balu – Jl. Simongan – Jl. Panjangan – Mayangsari, Kembali :	26	29	34	38	44

1	2	3	4	5	6	7	8
		Mayangsari – Jl. Panjangan – Jl. Simongan – Gedungbatu – Jl. Pamularsih – Jl. Puspowarno Raya – Jl. Jendral Sudirman – Jl. Anjasmoro – Puri Maerokoco. <b>B</b> Puri Maerokoco – Jl. Anjasmoro – Jl. Jendral Sudirman – Bioskop Alrium – Jl. Pamularsih – Jl. WR. Supratman – Jl. Abdulrachman Saleh – Jl. Muradi – Penerbad – Jl. G. Subroto – Perumnas Krapyak – Jl. Siliwangi – Kalibanteng – Jl. Pamularsih – Jl. Puspowarno Raya – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Anjasmoro – Jl. Sawojajar – Jl. Madukoro – Jl. Ariloka – Jl. Kencono-wungu Raya – Jl. Damarwulan – Jl. Anjasmoro – PRPP – Puri Maerokoco					
		<b>C</b> Puri Maerokoco – Jl. Anjasmoro – Jl. Jendral Sudirman – Alrium – Jl. Pamularsih – Gedung Batu – Simongan – Jl. Dr. Suratmo – Jl. Abdulrachman Saleh – Manyaran – Jl. Kalipancur – Sadong – Wisata Gua Kreo. Kembali ; Gua Kreo – Sadeng – Jl. Kalipancur – Manyaran – Jl. Abdulrachman Saleh – Jl. Dr. Suratmo – Simongan – Gedung Batu – Jl. Pamularsih – Jl. Puspowarno Raya – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Anjasmoro – Jl. Sawojajar – Jl. Madukoro – Pantai Marina – PRPP – Puri Maerokoco.	21	24	26	30	33

1	2	3	4	5	6	7	8
4	Ngalian	A Jl. Galot Subroto – Jl. Siliwangi – Jrakah – Perum Pokok Pondasi / Sulanji – PP.	13	10	11	12	13
		B Jl. Galot Subroto – Perum Pasasena – Jl. Kalipancur – SMA 7 – PP.	11	8	8	9	10
		C Jl. Galot Subroto – Klampiran – Ngalian – Bringin – Komplek Industri Tambak Aji – PP.	11	10	11	11	12
		D Jl. Galot subroto – Klampiran – Ngalian – Perum Bringin – SMA 7 – Jl. Raya Mangkang – Sub. Terminal Mangkang – PP.	23	26	29	32	36
5	Mijen	A Terminal Cangkiran – Mijen –Wonolopo – Wono Plumpon –, Podo-rejo – Pasar Mangkang – Sub. Ter-minal Mangkang.	17	19	22	24	27
		B Terminal Cangkiran – Mijen – Kalimas – Pesantren – Ngadirogo – Podorejo – Pasar Mangkang – Sub Terminal Mangkang.	18	19	22	24	27
		C Kalimas – Jl. Karang Malang – Agro Wisata Sodong – PP.	9	9	10	11	12
		D Terminal Cangkiran – Agro Wisata Sodong – PP.	8	6	7	7	8
6	Mangkang	A Sub. Terminal Mangkang – Mangun Harjo – PP.	7	8	9	10	11
7	Gunungpali	A Terminal Gunung Pali – Pasar Gunung Pali – Morokoco – Randusari – Nongkosawit – Pangangan – Kuascenrejo – gua Kreo – PP.	12	13	14	16	17

1	2	3	4	5	6	7	8
		B Terminal Gunung Pali – Pasar Gunung Pali – Polaman – karang malang – Agro Wisata – Sodong – PP.	14	15	16	18	20
8	Tembalang	A Sub Terminal Banyumanik – Karangrejo – Jl. Cemara – Perum Truno Joyo Indah – Pasar Damar – PP.	9	9	11	12	13
		B Sub. Terminal Banyumanik – Jl. Perintis Kemerdekaan – Watugong – Pudak Payung – Perum Payung Asri – Perum Kopkar – Gedawang – Mega Rubber – Jl. Perintis Kemerdekaan – Sub. Terminal Banyumanik.	12	13	14	16	18
		C Sub. Terminal Banyumanik – Karangrejo – Jl. Cemara – Jali – Jl. Sukun – RSU – Jl. Durian Selatan I – Jl. Durian Raya – Tirto Agung – Tembalang – UNDIP – Bulusan – Jabungan. Kembali : Jabungan – Bulusan – UNDIP – Tembalang – Tirto Agung – Jl. Durian – RSU – Jl. Perintis Kemerdekaan – Sub. Terminal Banyumanik.	14	16	19	22	25
		D Sub. Terminal Banyumanik – Karangrejo – Jl. Cemara – Jl. Tusan – Jl. Mulawarman – Jl. Durian – Perum. Korpri – Jl. Durian – Tembalang – UNDIP – Bulusan – Perum korpri I – (Bulusan) – PP.	10	11	12	13	14

1	2	3	4	5	6	7	8
		E Jabungan – Bulusan – UNDIP – Tembalang – Ngesrep – Gombel Lama – Jatingaleh – Karangrejo – Taman Marga Salwa Tinjor Moyo – PP.	22	25	29	34	39
9	Jatingaleh	A Taman Marga Salwa Tinjomoyo – Karangrejo – Jatingaleh – Trangkil – Perum Gombel Penmai, Kembali : Perum Gombel Permai – Kampungan Gendro – Jatisari – Jatingaleh – Karangrejo – Taman marga Salwa Tinjomoyo.	13	10	10	11	12
		B Taman Margasatwa Tinjomoyo – GOR – Jatidiri – Semeru – Jl. Kasipah – Jangli – Perum Saptamarga – PP.	18	9	9	10	11
		C Jatingaleh – Kesatrian – Jangli – Perum Sapta Marga – PP.	7	8	9	10	11
10	Tugu Suharto	A Taman Margaraya Tinjomoyo – Jl. Pawiyatan Luhur – UNTAG – Stikubank – Jl. Lamongan Raya – Papandayan – Kagok – Jl. Sultan Agung – Jl. Semeru – GOR Jatidiri – Karangrejo – Taman Margaraya Tinjomoyo.	16	12	13	14	16
		B Taman Marga Raya – Jl. Pawiyatan Luhur – Tugu Suharto – Sampangan – Jl. Kelud Raya – Bendungan / Pleret – Jl. Pusponjolo – Simongan – Jl. Pamularsih – Jl. Puspo-warno Raya – PP.	15	17	19	22	25

1	2	3	4	5	6	7	8
		C Taman Marga Raya – Jl. Prawiyatan Lubur – Tujuh Sularto – Trangkil – Sekaran – Ngijo – Terminal Gunung Pati.	16	18	21	23	26
11	Pedurungan	A Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Perum Plamongan Indah – PP.	13	14	16	17	19
		B Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Rowsari – Pucung Gading – Perum Sendang Mulyo.	11	12	14	15	16
		C Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Tlogosari – Kampus Biru – (AMNI) – Perum Tlogosari – PP.	18	18	20	22	25
		D Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – II Supriyadi – Peruin Tlogosari – PP.	13	15	16	18	21
		E Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – AMNI – Jl. Medoho – Jl. Gajah – Tambak Dalam – Jl. Sawahl Besar – Pasar Waru – PP.	18	20	22	25	27
		F Terminal Penggaron – Jl. Majapahit – Pedurungan – Perum Sapta Prasetya – Perum Plamongan Hijau – RSU – PP.	7	8	9	9	10
		G Pasar Waru – Jl. Sawah Besar – Jl. Tambak Dalam – Jl. Karang Ingas – Jl. Gajah Biromo – Perum Tlogosari – PP.	7	7	8	9	9
12	Kedung mundut	A Taman Cinde – Jl. Cinde Barat – Jl. Sompok – Jl. Lampersari – Jl. MT. Haryono – Jl. Sompok (Sri Ratu) – Jl. Sompok – Jl. Cinde Barat – Taman cinde.	18	20	22	24	27

1	2	3	4	5	6	7	8	
		B Perum Tulus Harapan – RSU – Kedungmunden – Jl. Nangka Barat – Jl. Lampersari – Jl. Jeruk – Taman Sompok – Jl. MT. Haryono – Jl. Lampersari – Jl. Nangka Barat – Kedung munden – RSU – Perum Tulus Harapan, C Perum Tlogosari – Medoho – Jl. Gajah – Jl. Pandean Lamper – Kedungmunden – Jl. Nangka Barat – Jl. Lampersari – Jl. MT. Haryono – Jl. Sompok (Sri Ratu) – Taman Sompok – Jl. Jeruk – Jl. Lampersari – Jl. Nangka Barat – Kedung munden – Jl. Pandean Lamper – Jl. Gajah – Jl. Medoho – Perum Tlogosari.	24	28	31	35	39	
13	Barito	A Pasar Burung Karimata – Jl. Barito – Jl. Citarum – Jl. Palimura – Jl. MT. Haryono – Bundaran – Palimura – Jl. Citarum – Jl. Barito – Pasar Burung Karimata. B Pasar Burung Karimata – Jl. Barito – Jl. Sidodadi – Jl. Halimahera – Jl. Barito – Pasar Burung Karimata.	22	25	28	31	35	
			11	12	14	15	17	
			9	9	10	11	12	

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II

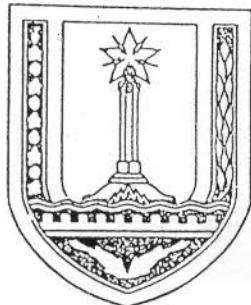


S.E.M.A.R.A.N.G

HUTomo, S



## **LAMPIRAN-IV**



PEMERINTAH KOTAMADIA DAERAH TINGKAT II SEMARANG

SURAT KEPUTUSAN WALIKOTAMADIA KDH TINGKAT II SEMARANG

NOMOR : 551.2/0390/TAHUN 1994

TENTANG

**POLA UMM TRANSPORTASI JALAN  
KOTAMADIA DAERAH TINGKAT II  
SEMARANG**



WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II  
S E M A R A N G

KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II SEMARANG  
NOMOR : 551.2/0390/TAHUN 1994.

TENTANG

POLA UMUM TRANSPORTASI JALAN  
KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SEMARANG

WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II SEMARANG

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka memajukan kondisi lalu lintas dan sektor jalan yang aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu mendukung model transportasi lainnya, meningkatkan kesejahteraan pelosok wilayah Kota, untuk meminimalkan pemerataan penggerak dan pemukiman pembangunan kota Semarang dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, perlu ditetapkan Pola Umum Transportasi Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang;
  - b. bahwa untuk melaksanakan maksud tersebut di atas, dibutuhkan perlu segera diterbitkan keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Semarang.

- Bentinggal :
1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Esok-pokok Demerintahan di Daerah;
  2. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Besar Dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur, Jawa Tengah,

Jawa Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta  
jis Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1976  
tentang Perluasan Kotamadya Daerah Tingkat  
II Semarang dan Peraturan Pemerintah Nomor  
50 Tahun 1992 tentang Pembentukan Kecamatan  
di Wilayah Kabupaten-kabupaten Daerah Ting-  
kat II Purbalingga, Cilacap, Wonogiri,  
Jepara dan Kendal serta Penataan Kecamatan  
di Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Sema-  
rang Dalam Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I  
Jawa Tengah;

3. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang  
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang  
Jalan;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990  
tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerin-  
tah Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan  
Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah  
Tingkat II;
6. Keputusan Menteri Perhubungan tanggal 13  
April 1987 Nomor: KM.91/PR.002/PHB-87 ten-  
tang Kebijaksanaan Umum Perhubungan;
7. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II  
Semarang Nomor 2 Tahun 1990 tentang Peruba-  
han Pertama Peraturan Daerah Kotamadya  
Daerah Tingkat II Semarang Nomor 5 Tahun  
1981 tentang Rencana Umum Tata Ruang Kota

Semarang tahun .....

Hak-hak Pola Umum Transportasi Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang yang menjadi bagian tak terpisahkan dari Keputusan ini.

### Pasal 3

Hal-hal yang belum diatur dalam Keputusan ini sepanjang mengenai pelaksanaannya akan ditetapkan lebih lanjut dengan peraturan lain.

Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : SEMARANG.  
Pada Tanggal : 23 Juni 1994.



SALUTAN Keputusan ini disampaikan  
kepada Yth :

1. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Tengah;
2. Pendaftar Gubernur Jawa Tengah Wilayah Semarang;
3. Kac. Kanwil Departemen Perhubungan Propinsi Jawa Tengah;
4. Kepala Dinas LLAJR Prop. Dati II Jawa Tengah;
5. Ketua DPRD Kotamadya Dati II Semarang;
6. BUPATIDA Kotamadya Dati II Semarang;
7. Ketua Perpda Kotamadya Dati II Semarang;
8. Para Kepala Instansi / Dinas / Kantor / Bagian / Unit di lingkungan Kotamadya Dati II Semarang;
9. Masyarakat.

Gemerlontog 7 Januari 1975 (terpilih) Tahun 2000  
(Bersamaan Dengan Kotak Pemerintahan)

6. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang Nomor 4 Tahun 1994 Tentang Pola Daerah Pengembangan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang.

#### **B E R B U T U S K A N :**

Menetapkan : KEPUTUSAN WAKIL KOTAHADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II SEMARANG TENTANG POLA URUM TRANSPORTASI JALAN KOTAHADYA DAERAH TINGKAT II SEMARANG.

#### **Pasal 1**

- (1) Pola Urum Transportasi Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang dimulai dengan sistematika sebagai berikut:  
BAB I : PENDAHULUAN  
BAB II : KONDISI TRANSPORTASI KOTA SEMARANG  
BAB III : PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KOTA HASA DATANG.  
(2) Pola Urum Transportasi Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang dimulai ayat (1) pasal ini merupakan garis-garis besar Kebijaksanaan dan arah pembangunan di bidang Transportasi Jalan sebagaimana diperlukan pertimbangan pengembangan selanjutnya.

#### **Pasal 2**

Isi beserta uraian perincian Pola Urum Transportasi Jalan sebagaimana tersebut dalam pasal 1 ayat (1) terdapat dalam

Naskah Pola Urum . . . .

LAMPIRAN KEPUTUSAN WALIKOTAMADYA  
KEPALA DAERAH TINGKAT II  
SEMARANG  
TANGGAL : 23 Juni 1994.  
NOMOR : 551.2/0390/TAHUN 1994.

NASKAH POLA UMUM TRANSPORTASI JALAN  
KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SEMARANG

BAB I  
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

1. U M U M .

Sistem transportasi yang baik merupakan salah satu kebutuhan yang penting dalam menunjang perkembangan dan kelancaran aktivitas sosial ekonomi penduduk kota. Kehandalan sarana dan prasarana transportasi adalah syarat mutlak dalam menunjang bekerjanya suatu sistem perkotaan.

Dalam suatu sistem perkotaan, hubungan transportasi dengan perkembangan daerah ibarat kedua sisi uang logam yang tidak bisa dipisahkan, perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang baik akan merangsang berkembangnya segala aktivitas sosial ekonomi dan pembangunan daerah, begitu juga perkembangan suatu daerah yang baik akan menuntut pemenuhan sarana dan prasarana transportasi guna menunjang kegiatan angkutan barang dan orang yang terus meningkat.

2. Sejarah Perkembangan Daerah dan Transportasi Kota Semarang.

Semarang menjadi terkenal pada jaman Kerajaan Demak yaitu sejak diangkatnya Ki Pandan Arang menjadi Bupati Semarang yang pertama tahun 1575.

Semarang pada saat itu adalah sebagai pusat perniagaan Kerajaan Demak dan pusat penyebaran agama Islam.

Tahun 1678 Semarang digadaikan kepada VOC dan sejak saat itu kota Semarang berubah menjadi daerah pemerintahan militer dan perniagaan VOC.

Tahun 1708 Belanda memindahkan seluruh kantor dagangnya dari Jepara ke Semarang, sehingga Semarang berkembang pesat sebagai pusat dagang. Tahun 1758, jalan-jalan mulai dibangun antara lain: Jalan Poncol, Depok, Bojong, Mataram dan jalan-jalan lainnya.

Dalam tahun 1808 - 1811, yaitu pada masa pemerintahan Napoleon Bonaparte, Daendels Gubernur Jendral telah melaksanakan pembuatan jalan dari Anyer sampai Banyuwangi melalui Jalan Raya Poncol, disusul dengan dibangunnya Pelabuhan Dagang Semarang pada tahun 1875.

Melihat pertumbuhan Semarang yang demikian pesat, maka pada tahun 1906 dibentuklah pemerintahan Kota Praja Semarang melalui Staatblad Nomor : 120/ Th.1906. Sejak itu Semarang terlepas dari Kabupaten menjadi Pemerintahan secara otonomi yang dilakukan oleh Burgemeester dencaen stafnya. Tahun 1931 - 1933, Pelabuhan udara Kalibanteng dibangun, sehingga fasilitas trasportasi Semarang menjadi semakin lengkap. Agar perkembangan kota Semarang menjadi mantap, maka pada tahun 1930 disusunlah Rencana Induk Kota Semarang oleh Ir. Ir. Thomas Karsteen.

Setelah Indonesia merdeka, melalui Undang-undang No. 10 tahun 1950 tentang pembentukan Propinsi Jawa Tengah, Semarang memiliki kedudukan sebagai Ibukota Propinsi Jawa Tengah. Pertumbuhan Semarang yang dewasa ini dirasakan, disebabkan kota Semarang merupakan titik pertemuan berbagai macam transportasi seperti transportasi air/laut (Pelabuhan Tanjung Mas), trasportasi udara (Bandara Ahmad Yani) dan transportasi darat (Jalan Raya dan

Kereta Api). Dengan demikian Semarang dapat dikatakan sebagai pintu gerbang daerah-daerah belakang, yang merangsang timbulnya kegiatan-kegiatan perindustrian, pergudangan dan sebagainya. Sarana dan prasarana transportasi sangat berperan penting dalam menunjang fungsi, keberadaan dan kedudukan kota Semarang yang sangat kompleks, karena itu penataan sistem transportasi didalam kotanya dibuat sedemikian rupa, sehingga mampu mengantisipasi perkembangan dimasa datang.

#### B. RUANG LINGKUP

Permasalahan transportasi kota saat ini sudah begitu kompleks, yang penanganannya memerlukan keseriusan yang mutlak dan melibatkan beberapa disiplin kerja dan ilmu. Dalam pola Umum Transportasi Jalan Kota Semarang ini, dikembangkan sasaran yang ingin dicapai dalam penataan sistem angkutan jalan raya secara umum, sebagai acuan dalam perumusan kebijaksanaan terhadap masalah-masalah yang lebih teknis yang akan dilakukan penelitian tersendiri dan khusus.

#### C. MAKSUM DAN TUJUAN.

Penyusunan Pola Umum Transportasi Jalan Kota Semarang pada dasarnya bertujuan untuk memberikan arah bagi para pengambil keputusan dalam merumuskan setiap kebijaksanaan teknis pembangunan Kotamadya Dati II Semarang, sehingga akan tercipta sistem transportasi kota untuk memperlancar arus manusia, barang dan jasa, guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan untuk lebih meratakan hasil-hasil pembangunan di seluruh wilayah yang berada di kota Semarang dan daerah pengembangannya, dengan aman, cepat dan nyaman dan ongkos angkutan yang relatif dan dapat dijangkau oleh masyarakat umum.

#### D. PENGERTIAN-PENGERTIAN.

1. Jalan.

Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas.

2. Jalan Arteri.

Jalan Arteri adalah jalan yang menghubungkan pusat-pusat pelayanan distribusi/kota dengan pelayanan tinggi dengan ciri-ciri :

- a. Disediakan bagi perjalanan jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi.
- b. Jumlah jalan masuk dari wilayah pemukiman sangat dibatasi.

3. Jalan Kolektor.

Jalan Kolektor adalah jalan yang menghubungkan pusat pelayanan distribusi/kota dengan peranan pelayanan sedang dengan ciri-ciri :

- a. Disediakan untuk perjalanan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang.
- b. Adanya sedikit jalan masuk ke pemukiman.

4. Jalan Lokal.

Jalan Lokal adalah jalan yang menghubungkan pusat-pusat pelayanan dengan peranan pelayanan rendah, dengan ciri-ciri :

- a. Perjalanan jarak dekat dengan rata-rata kecepatan rendah.
- b. Jalan masuk ke pemukiman tidak dibatasi.

BAB II  
KONDISI TRANSPORTASI KOTA SEMARANG

A. U M U M

Pertumbuhan kota sekarang dirasakan sangat cepat dan pesat dikarenakan pengaruh teknologi maupun tingkat urbanisasi. Pada dasarnya pertumbuhan kota tumbuh secara alami, sehingga akan mempersulit mengalokasikan suatu kegiatan yang homogen dikarenakan land use yang tumbuh tidak beraturan. Kenyataannya pengaturan dan pemanfaatan land use masih dititik beratkan pada kenyataan-kenyataan fisik, sosial, ekonomi, budaya masyarakat dan kotanya, sehingga penyusunan penggunaan tanah seperti halnya penyediaan area pusat perdagangan disesuaikan dengan perkembangan aktivitas perdagangan yang disejajarkan dengan tuntutan kebutuhan dan tingkat sosial penduduk yang semakin berkembang.

Perkembangan dan penggunaan land use yang memperhitungkan penempatan segala kegiatan didalam ruang geografis akan membawa dampak positif, karena selain mengelompokkan kegiatan yang sama, juga mempercepat pengembangan sub pusat kota menjadi pusat kota (CBD). Seperti halnya penggunaan tanah perumahan digalakkan ke arah Barat dari kota, kegiatan industri kearah Timur serta kegiatan perkantoran ke arah Selatan. Yang tinggal sekarang adalah bagaimana merencanakan suatu sistem transportasi yang akan memungkinkan land use yang berbeda-beda akan berfungsi, karena sifat sistem transportasi tidak dapat berdiri sendiri, ia berhubungan erat dengan kegiatan manusia. Jika tidak ada unsur tersebut maka fungsi transportasi tidak ada, sebaliknya jika unsur tersebut naik maka fungsi transportasi akan berbanding lurus.

Dengan adanya perkembangan sistem trasportasi kota maka akan merangsang tumbuhnya pusat-pusat lainnya, sehingga mobilitas penduduk tidak memusat pada pusat kota tetapi terdistribusi.

## 1. Tata Guna Lahan Kota Semarang.

Dasar dan arah penggunaan tanah Kotamadia Semarang dipertimbangkan atas kenyataan fisik, sosial, ekonomi dan budaya masyarakat dan kotanya agar dicapai suatu peribambangan penggunaan ruang yang efisien, harmonis dan wajar.

Penggunaan tata guna lahan dibagi dalam :

- a. Penyediaan areal pusat perdagangan, pertokoan, perbelanjaan.
- b. Penyediaan areal pusat perkantoran.
- c. Penyediaan areal perluasan pelabuhan.
- d. Penyediaan areal perluasan dan pengembangan industri.
- e. Penyediaan areal lingkungan perumahan.
- f. Penyediaan areal rekreasi, olah raga dan ruang-ruang terbuka serta taman-taman.
- g. Penyediaan areal perluasan pendidikan.
- h. Penyediaan areal penghijauan.
- i. Penyediaan areal pusat transportasi.
- j. Penyediaan areal pusat pengembangan kebudayaan.

Perencanaan tata guna lahan yang baik dan terencana akan membawa dampak positif bagi fasilitas-fasilitas pendukung lainnya seperti pelayanan moda transport, pendistribusian perjalanan, performance lalu lintas serta pengembangan sub-sub kota. Kadang perencanaan hanya terpaku pada apa yang telah ada, sehingga pusat kegiatan yang telah ramai dan pesat terus dikembangkan dan jarang sekali membuka pusat kegiatan lainnya. Kelemahan yang dimiliki setiap pembangunan kegiatan di kota besar adalah senang bercokol pada kegiatan yang telah ada dan telah berkembang.

Pada kenyataannya penggunaan tata guna lahan di Kotamadia Semarang menunjukkan bahwa :

- a. Pusat perdagangan didominasi di pusat kota, sehingga mobilitas penduduk terkonsentrasi di pusat kota.
- b. Daerah industri berdekatan dengan daerah pemukiman, sehingga terjadi pencemaran air dan

polusi udara akibat kegiatan industri.

c. Kurang sekali penghijauan di pusat kota.

Dengan adanya kekurangan tersebut diatas diharapkan bahwa dalam perbaikan perencanaan masa datang harus dapat membawa dampak positif bagi kota Semarang, karena perkembangan kota yang pesat belum dapat menjamin kota tersebut dapat dikatakan baik apabila setiap harinya selalu menghadapi masalah akibat pertumbuhan kegiatan yang tidak terencana.

## 2. Pertumbuhan Penduduk.

Dengan dasar fakta sosiohistoris maupun fisiohistoris disamping mendasarkan pengertian terhadap perkembangan potensi-potensi kegiatan yang ada, maka di kota Semarang terjadi 3 (tiga) dominasi kegiatan fungsional yakni :

- a. Kota Semarang sebagai pusat pemerintahan di Wilayah Propinsi Jawa Tengah.
- b. Kota Semarang sebagai perdagangan utama di Jawa Tengah.
- c. Kota Semarang sebagai pusat transportasi dalam lingkup internasional.

Ketiga kegiatan fungsional dominan diatas merupakan 3 (tiga) kegiatan yang berkembang dan mengembangkan kegiatan-kegiatan lainnya, sehingga kota Semarang tumbuh menjadi pusat pemukiman masyarakat yang selalu membutuhkan fasilitas pelayanan.

Sebagai akibatnya maka kota Semarang tidak akan luput dari kejaran penduduk kota-kota disekelilingnya yaitu untuk melakukan tujuan untuk mencari lapangan pekerjaan, sehingga mengakibatkan tingkat urbanisasi semakin meningkat dan beban kota akan semakin sarat.

Perkembangan penduduk di Kotamadia Semarang dapat ditunjukkan sebagai berikut :

- a. Tahun 1961 : 503.153 jiwa
- b. Tahun 1971 : 646.508 jiwa
- c. Tahun 1976 : 938.590 jiwa
- d. Tahun 1980 : 975.543 jiwa

e. Tahun 1985 : 1.096.271 jiwa  
f. Tahun 1990 : 1.133.894 jiwa

Untuk masa 25 tahun yang akan mendatang penduduk Kota Semarang akan mencapai jumlah sebesar ± 1.200.000 - 1.600.00 jiwa dengan daerah seluas ± 37,370 Ha atau 373,70 Km<sup>2</sup>, jadi rata-rata kepadatan penduduk akan mencapai 32 - 43 jiwa/Ha. Jumlah penduduk yang cukup besar ini menunjukkan bahwa Kotamadia Semarang memiliki pasar tenaga kerja yang cukup, yang harus direncanakan dalam arti bahwa penyebaran penduduk harus dipertimbangkan sesuai dengan pola pengembangan kota.

### 3. Pemilikan Kendaraan.

Angkutan jalan raya yang tersebar di Kotamadia Semarang setiap tahunnya bertambah naik untuk kendaraan bermotor atau tidak bermotor, sehingga penggunaan ruang jalan akan semakin padat.

Ironisnya pertambahan jumlah kendaraan setiap tahun di Kotamadia Semarang tidak diimbangi dengan pembangunan dan pelebaran jalan, sehingga pada jam-jam sibuk terdapat beberapa ruas jalan memiliki arus lalu lintas cukup deras dan padat.

Selain daripada pertambahan pemilikan jumlah kendaraan dari penduduk Kota semarang, juga ditambah dari kendaraan-kendaraan dari kota lain yang sifatnya melintas dan ulang-alik, walaupun prosentase tidak begitu besar, namun demikian tetap mempengaruhi sirkulasi transportasi dalam kota.

Kecenderungan untuk memiliki kendaraan bermotor bagi penduduk Semarang cukup beralasan, mengingat pertumbuhan income perkapita penduduk merambat naik dan tuntutan aksesibilitas dari lokasi tempat tinggal ke berbagai aktivitas, tujuan, karena sebagian besar lokasi perumahan telah diarahkan pada pinggiran kota. Dengan semakin banyaknya penduduk memiliki kendaraan maka akan mempengaruhi tingkat perjalanan seseorang didalam melakukan aktivitas.

Jumlah dan pertumbuhan kendaraan bermotor di Kotamadia Semarang dapat ditunjukkan pada tabel berikut :

No.	JENIS KENDARAAN	1987	1988	1989	1990	1991
1.	Mobil Penumpang.	41.320	43.660	46.430	50.152	53.449
2.	Mobil Bis.	1.840	1.932	2.002	2.119	2.237
3.	Mobil Barang.	26.708	27.578	28.631	30.691	32.091
4.	Sepeda Motor.	142.284	148.706	154.787	161.926	174.137
	J U M L A H	212.152	221.876	231.850	247.888	261.914

Sumber : Poltabes Semarang.

## B. JARINGAN JALAN

Jaringan jalan dianggap urat nadi dan dapat dikatakan juga sebagai penghubung antar lokasi atau daerah. Jika salah satu jaringan jalan terputus maka akan terganggu seluruh kegiatan dan biasanya dapat menimbulkan ketidaklancaran pergerakan manusia.

Prinsip utama dari suatu jaringan transport adalah :

- a). Adanya kontinuitas (tidak buntu).
- b). Langsung (singkat waktu).

Pola jaringan jalan di setiap kota-kota besar selalu terdapat perbedaan, dikarenakan pembentukan pola tersebut dipengaruhi oleh beberapa unsur diantaranya intensitas land use dan kondisi geografisnya.

Untuk jaringan jalan di Kotamadia Semarang direncanakan dan didasarkan atas pertimbangan :

- a). Pola jalan yang telah ada.
- b). Karakteristik fisik dari masing-masing wilayah.
- c). Pengarahan pengembangan kegiatan tiap wilayah.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut maka pola yang sesuai untuk menunjang perkembangan kota Semarang adalah pola jaringan jalan dan lingkar (ring and radial pattern), sehingga kegiatan lalu lintas pada pola tersebut berdasarkan prinsip-prinsip :

- a). Pemisahan lalu lintas antar kota dengan lalu lintas dalam kota.
- b). Pemisahan lalu lintas berat, sedang, dan ringan.

- c). Membebaskan pusat kota dan perumahan dari lalu lintas terusan dan lalu lintas berat.
- d). Pengaturan penggunaan jalan sesuai dengan klasifikasi jalan yang bersangkutan.
- e). Hirarki fungsi jalan.

#### 1. Tingkat Pelayanan Jalan.

Jalan-jalan di Kota Semarang memiliki klasifikasi dari jalan, yang mana ditentukan dari kondisi jalan tersebut yaitu lebar, panjang, kondisi, pengkerasan dan jenis pengaspalan.

Untuk memenuhi pelayanan jalan tersebut terhadap moda angkutan jalan raya, maka dapat diukur dengan cara membandingkan antara volume lalu lintas dengan kapasitas jalan. Dengan mengetahui tingkat pelayanan jalan, maka memudahkan untuk melakukan manajemen lalu lintas. Apabila tingkat pelayanan jalan menunjukkan nilai D dan E maka pelayanan jalan tersebut tidak mampu menampung arus lalu lintas yang memanfaatkan jalan tersebut dan perlu suatu penanganan pengaturan arus lalu lintas atau jika memungkinkan diadakan pelebaran jalan. Dari hasil studi lapangan dapat ditunjukkan data tingkat pelayanan jalan di Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang (tabel 2.1).

Tabel 2.1 : Perbandingan Volume dan Kapasitas Jalan

No	J A L A N	TINGKAT PELAYANAN (V/C)		
		PAGI	SIANG	SORE
1.	Pandanaran	1.08	0.62	0.65
2.	Tawang	0.50	0.44	0.34
3.	Dr. Sutomo	1.07	1.06	1.08
4.	Gadjah Mada	0.90	1.09	0.96
5.	Majapahit	0.94	0.83	1.0
6.	Indraprasta	0.67	0.84	0.69
7.	Thamrin	0.49	0.73	0.61
8.	Pemuda	0.64	0.84	0.91
9.	Sugionpranoto	0.40	0.4	0.35
10.	Imam Bonjol	0.68	0.54	0.72
11.	Mataram	0.86	0.5	0.9
12.	MT. Haryono	1.04	0.85	1.22
13.	Widoharjo	0.26	0.58	0.44
14.	Sriwijaya	0.76	0.78	1.07
15.	Mpu Tantular	0.43	0.46	0.5
16.	Jend. Sudirman	0.31	0.27	0.44

17.	Brigjend. Katamso	0.7	0.5	0.87
18.	Depok	0.32	0.42	0.35
19.	Panjaitan	0.41	0.24	0.28
20.	Sutoyo	0.37	0.21	0.25
21.	Patimura	0.2	0.25	0.2
22.	Kol.Sugiarto	0.62	0.35	0.41
23.	Letjen Suprapto	0.47	0.36	0.39
24.	Raden Patah	0.82	0.54	0.65
25.	Raya Tugu	0.52	0.59	0.86
26.	Dr. Cipto	0.22	0.6	0.49
27.	Dr. Wahidin	0.22	0.43	0.24
28.	Piere Tendean	0.20	0.36	0.4
29.	Setiabudi	0.20	0.47	0.43
30.	Kaligawe	0.76	0.47	0.48
31.	Hasanudin	0.26	0.23	0.24

Sumber : Survey Lalu Lintas All 1990.

#### Keterangan :

Tingkat pelayanan A : Rasio 0,0 s/d 0,19

B : Rasio 0,2 s/d 0,44

C : Rasio 0,45 s/d 0,69

D : Rasio 0,70 s/d 0,84

E : Rasio 0,85 s/d 1,00

#### 2. Kecepatan.

Ukuran kecepatan kendaraan bermotor dapat menunjukkan bahwa yang melalui jalan tersebut mengalami kesulitan atau lancar, karena dengan ukuran kecepatan rendah tentunya kendaraan tersebut mengalami hambatan, sebaliknya apabila ukuran kecepatan tinggi/sedang, maka kendaraan sedikit mengalami hambatan.

Kecepatan kendaraan sering teryanggu oleh operasional angkutan penumpang umum, karena mereka tidak disiplin menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan raya.

Oleh karenanya tinjauan disini akan menunjukkan kecepatan kendaraan angkutan penumpang umum pada setiap rute dalam kota (tabel 2.2).

#### C. SIRKULASI LALU LINTAS

Sesuai dengan kondisi geografis, kota Semarang berfungsi sebagai :

- a). Transit Point lalu lintas darat, laut, dan udara

di Pulau Jawa.

- b). Pintu gerbang regional Jawa Tengah dan pusat pengembangan Jawa Tengah.
- c). Kotamadia Daerah Tingkat II, yaitu didukung hite-land yang kuat.

Sehingga terjadi perkembangan kepadatan kegiatan lalu lintas barang dan manusia, baik lalu lintas dalam kota maupun luar kota. Sirkulasi arus lalu lintas dalam kota Semarang didominasi oleh angkutan penumpang umum (mobil penumpang umum), karena hampir sebagian besar jalan-jalan dalam kota telah dilayani oleh angkutan tersebut. Akibatnya akan terlihat bahwa batasan-batasan operasional angkutan tersebut belum dapat dikendalikan, sehingga jalan-jalan utama yang seharusnya porsi angkutan massal tetapi masih dilayani oleh angkutan non massal.

Disamping itu juga lalu lintas dalam kota bercampur berbagai moda angkutan, baik kendaraan bermotor naupun kendaraan tidak bermotor, walaupun ada beberapa penggal jalan yang tidak diperkenankan kendaraan tidak bermotor (becak) beroperasi seperti jalan Pemuda.

Apabila dilihat dari pergerakan arus lalu lintas dalam kota, maka pola arus membentuk grid karena jaringan jalan dalam kota khususnya pusat kota membentuk pola jaringan grid.

Untuk sirkulasi lalu lintas luar kota didominasi oleh angkutan berat seperti bis dan truck yang mana pola perjalannya sifatnya melintas atau ulang-alik.

Kelemahannya bahwa arus kendaraan berat tersebut masih memasuki jalan-jalan dalam kota, akibatnya sangat mengganggu moda angkutan lainnya seperti sedan dan sepeda motor.

#### D. ANGKUTAN UMUM

Angkutan umum yang berada di Kotamadia Daerah Tingkat II Semarang terdapat beberapa jenis, yaitu :

1. Bis (50 seat)

Bis yang melayani dalam kota adalah Bis DAMRI Cabang Semarang. Ada 7 rute pelayanan yang dilakukan oleh Perum DAMRI yaitu :

- a. Rute 1 : Terboyo - Watugong.
  - b. Rute 2 : Terboyo - Mangkang.
  - c. Rute 3 : Terboyo - Babadan.
  - d. Rute 4 : Ngaliyan - Pedurungan.
  - e. Rute 5 : Johar - Banyumanik.
  - f. Rute 6 : Ngaliyan - Pelabuhan.
  - g. Rute 7 : Ngaliyan - Tlogosari - Pedurungan.
2. Mobil Penumpang Umum (Daihatsu)
- Mobil penumpang umum yang berkapasitas 12 tempat duduk dikelola oleh pihak swasta/perorangan. Pelayanan angkutan tersebut meliputi :
- a. Rute 1 : Rejomulyo - Genuk.
  - b. Rute 2 : Rejomulyo - Genuk Indah.
  - c. Rute 3 : Terminal Terboyo - Pedurungan.
  - d. Rute 4 : Rejomulyo - Pedurungan (lewat pete-rongan).
  - e. Rute 5 : Rejomulyo - Pedurungan.
  - f. Rute 6 : Rejomulyo - Perumahan Tulus Harapan.
  - g. Rute 7 : Rejomulyo - Kedungmundu.
  - h. Rute 8 : Pedurungan - Karangayu.
  - i. Rute 9 : Pedurungan - Karangayu (lewat kedung-mundu).
  - j. Rute 10 : Pedurungan - Sendang Mulyo.
  - k. Rute 11 : Rejomulyo - Watugong.
  - l. Rute 12 : Rejomulyo - Watugong (lewat Depok).
  - m. Rute 13 : Rejomulyo - Watugong.
  - n. Rute 14 : Watugong - Tembalang.
  - o. Rute 15 : Rejomulyo - Tinjomoyo.
  - p. Rute 16 : Rejomulyo - Papandayan.
  - q. Rute 17 : Rejomulyo - Bendan Ngisor.
  - r. Rute 18 : Rejomulyo - Bendan Duwur.
  - s. Rute 19 : Mangkang - Bendan Duwur.
  - t. Rute 20 : Rejomulyo - Panjangan.
  - u. Rute 21 : Rejomulyo - Panjangan (lewat Tamrin).
  - v. Rute 22 : Rejomulyo - Kalipancur.

- w. Rute 23 : Rejomulyo - Kalipancur (lewat Pemuda)
- x. Rute 24 : Rejomulyo - Kalipancur (lewat MGR Sugiopranoto).
- y. Rute 25 : Rejomulyo - Kalipancur.
- z. Rute 26 : Rejomulyo - Kalipancur.
- aa. Rute 27 : Rejomulyo - Mangkang Kulon.
- ab. Rute 28 : Rejomulyo - Mangkang Kulon.
- ac. Rute 29 : Gatot Subroto - Ngaliyan.
- ad. Rute 30 : Gatot Subroto - Mangkang Kulon.
- ae. Rute 31 : Gatot Subroto - Silayur.
- af. Rute 32 : Rejomulyo - Pedurungan (lewat Tlogo sari).

3. Angkutan Non Bis Kota DAMRI (24 seat).

Pelayanan angkutan ini mengisi jalur-jalur pengembangan akibat perluasan Wilayah kota dengan jumlah rute saat ini adalah :

- a. Rute 1 : Terboyo - Elisabeth.
- b. Rute 2 : Terboyo - Tembalang.
- c. Rute 3 : Terboyo - Pramuka - Gunung Pati.
- d. Rute 4 : Terboyo - Ungaran - Gunung Pati.
- e. Rute 5 : Terboyo - Gunung Pati - Cangkirian.
- f. Rute 6 : Klipang - PRPP.
- g. Rute 7 : Bikit Kencana - PRPP.
- h. Rute 8 : Terboyo - Tinjomoyo.
- i. Rute 9 : Terboyo - Sekaran - Gunung Pati.
- j. Rute 10 : Terboyo - Pasadena.

4. Angkutan Pedesaan (24 seat)

Dilayani oleh pihak swasta yang melayani trayek :

- a. Semarang - Boja.
- b. Semarang - Weleri - Sukorejo.
- c. Semarang - Demak - Welahan - Jepara.
- d. Semarang - Juwangi.
- e. Semarang - Bandungan.
- f. Semarang - Gubug - Kedung Jati - Salatiga.
- g. Semarang - Ambarawa.

5. Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi dan Antar

Propinsi.

Pelayanannya oleh angkutan jenis bis besar (40 s/d 50 seat) antara lain :

- a. Semarang - Solo - Madiun - Surabaya.
- b. Semarang - Yogyakarta.
- c. Semarang - Purwodadi - Blora.
- d. Semarang - Tegal - Jakarta.
- e. Semarang - Solo.

6. Sedangkan untuk pelayanan door to door service dengan tingkat yang baik disediakan jenis angkutan taxi.

Jumlah kendaraan angkutan umum sebagaimana tersebut diatas adalah sebagai berikut :

No	J E N I S	1987	1988	1989	1990	1991
1.	Bis Antar Kota	78	82	87	95	101
2.	Bis Kota DAMRI	120	120	130	130	130
3.	Bis Kota Non DAMRI	-	24	52	95	109
4.	Mobil Penumpang Umum	1.651	1.655	1.655	1.655	1.655
5.	T a x i	180	505	565	565	565
6.	Macro Bis (16 seat)	70	66	52	31	17

#### E. KEMACETAN DAN KECELAKAAN LALU LINTAS

Tingkat kemacetan lalu lintas didalam Kota Semarang terjadi pada jam-jam sibuk (06.30 s/d 07.30 ; 16.00 s/d 17.00), dan terjadi pada jalan-jalan yang berhubungan langsung dengan tumbuhnya aktivitas langsung seperti sekolah-an, perkantoran, perdagangan dan kawasan industri. Jalan-jalan tersebut meliputi, jalan Raya Tugu (Jrakah), Indraprasta, Imam Bonjol, Pemuda, Thamrin, Gadjah Mada, MT Haryono, Dr. Cipto dan Peterongan. Kemacetan tersebut pada dasarnya dapat diatasi dan setelah melampaui jam sibuk kondisi arus lalu lintas berjalan normal.

Kecelakaan di Kotamadia Semarang banyak terjadi di jalan-jalan yang menuju ke luar kota, seperti jalan

Raya Genuk, Majapahit, Randu Garut/karanganyar dan Perintis Kemerdekaan. Frekuensi kejadian diakibatkan karena penggunaan kecepatan terlalu tinggi, terutama bagi kendaraan bis, truck dan sedan yang menuju dan keluar kota Semarang.

Data kecelakaan lalu lintas yang fatal kondisi tahun 1990 dapat ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 2.4 :  
Lokasi dan Jumlah Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas

NO	LOKASI	JUMLAH KEJADIAN	K O P R A N		
			MD	LB	LR
1.	Jl. Perintis Kemerdekaan	36	11	54	28
2.	Jl. Raya Tugu	15	7	19	9
3.	Jl. Majapahit	26	6	25	5
4.	Jl. Kaligawe	22	8	25	3

Sumber : Satlantas Poltabes Semarang.

BAB III  
PEMBANGUNAN  
SISTEM TRANSPORTASI KOTA MASA DATANG

A. PENGENDALIAN TATA GUNA TANAH (LAND USE)

Pengaruh tata guna tanah terhadap sistem transportasi sangat besar sekali, tipe tata guna tanah yang berbeda "membangkitkan" jenis lalu lintas yang berbeda pula dalam jumlah bermacam-macam. Idealnya, untuk memudahkan pengaturan sistem transportasi diharapkan homogenitas dari tata guna tanah, tetapi hal seperti itu sulit didapatkan karena hampir di seluruh dunia, konsep perencanaan tata guna tanah lahir setelah daerah-daerah berkembang lebih dulu dengan aktivitas yang beragam (heterogen).

Akibat dari heterogenitas tata guna tanah adalah bercampurnya lalu lintas pada setiap ruas jalan sesuai dengan tujuan yang berbeda-beda. Kondisi bercampurnya lalu lintas (mix traffic), pada setiap ruas jalan, merupakan awal dari problem transportasi kota. Untuk itulah diperlukan pengendalian tata guna tanah perkotaan sesuai dengan yang digariskan dalam Rencana Induk Kota (RIK).

Tindakan langsung dari Pemerintah dalam pengendalian tata guna tanah adalah :

1. Menetapkan peraturan bangunan.
2. Penyediaan tanah / lahan untuk perumahan dan industri secara terpisah yang dikendalikan dengan ijin-ijin bangunan.
3. Pengendalian perijinan mendirikan bangunan pada sepanjang sisi jalan sesuai dengan peruntukan fungsi jalan tersebut.
4. Pengendalian perijinan bangunan dengan mensyaratkan adanya analisa dampak lalu lintas bagi setiap bangunan yang digunakan untuk aktivitas bisnis.
5. Mengembangkan wilayah di luar pusat kota dengan menumbuhkan pusat-pusat kegiatan baru (kota satelit), seperti kelengkapan yang dimiliki pusat kota.

## B. JARINGAN JALAN

Jalan yang fungsinya melayani arus barang dan penumpang juga ditunjukkan dalam fungsi yang berbeda, sesuai dengan struktur arus barang dan penumpang.

Pasal 4 UU No. 13 Tahun 1980, fungsi jalan dibedakan atas jalan lokal, jalan kolektor dan jalan arteri.

Menurut PP No. 26/1985, jalan-jalan lingkungan perkotaan terbagi dalam jaringan primer dan sekunder. Jalan-jalan primer mempunyai perbedaan dengan jalan lainnya dalam hal kelebihannya untuk dilalui, memberikan pelayanan untuk lalu lintas jarak jauh, karenanya jalan primer menuntut kriteria perencanaan yang berbeda dengan jalan-jalan sekunder yang melayani lalu lintas dalam kota. Untuk itulah pengendalian aktivitas di sepanjang jalan harus direncanakan dan disesuaikan dengan Rencana Induk Kota Semarang.

Pengendalian-pengendalian di atas berarti menampatkan kembali fungsi jalan pada proposi yang sebenarnya dan mengurangi suatu pola lalu lintas yang kompleks dan bercampur antara pola lalu lintas primer dan lalu lintas sekunder bahkan transportasi lalu lintas lokal pada suatu jaringan jalan, yang sering menimbulkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Guna menunjang upaya pengembalian proporsi fungsi jaringan jalan, di samping pengendalian tata guna tanah di sepanjang sisi jalan, adalah pembangunan jalan baru sebagai implementasi pengembangan transportasi lalu lintas, seperti pembangunan jalan lingkar Utara kota Semarang dan Tol Seksi C yang merupakan pengembangan lanjutan jalan Tol Seksi A dan Seksi B.

## C. SIRKULASI LALU LINTAS DALAM KOTA

### 1. Sirkulasi Lalu Lintas Secara Umum.

Pada prinsipnya sistem transportasi kota harus memisahkan antara lalu lintas regional (antar kota) dan dalam kota, terutama lalu lintas berat seperti mobil, bis dan mobil barang. Namun demikian tidak menutup kemungkinan adanya lalu lintas regional yang melewati jalan-jalan dalam kota, khususnya juga kendaraan ringan, yang akan transit atau

karena urusan lain yang biasanya bersifat komuter. Kota Semarang yang mempunyai pola jaringan jalan "CINCIN RADIAL", maka sistem transportasinya direncanakan sebagai berikut :

- a. Lalu lintas regional dilewatkan jalan-jalan lingkar baik Utara maupun Selatan, terutama lalu lintas kendaraan berat.
- b. Lalu lintas lokal akan memanfaatkan jalan-jalan sekunder dan jalan koridor dalam menunjang aktivitas masyarakat kota.
- c. Untuk lalu lintas regional dari arah Barat ke Timur atau sebaliknya akan dilewatkan jalan Lingkar Utara kota Semarang dan atau lewat jalan Tol Seksi A dan Seksi C (dalam rencana).
- d. Untuk lalu lintas regional dari arah Barat ke Selatan atau sebaliknya diharapkan bisa lewat jalan Tol Seksi A dan Seksi B.
- e. Untuk lalu lintas regional dari arah Selatan ke Timur atau sebaliknya diharapkan dapat dilewatkkan jalan Tol Seksi B dan Seksi C.

Gambaran rute lalu lintas regional khususnya angkutan barang dan bis antar kota diperlihatkan pada gambar 3.1. dan gambar 3.2.

## 2. Optimalisasi Angkutan Umum.

### a. Angkutan umum kendaraan bermotor.

Jaringan angkutan umum harus didisain sedemikian rupa sehingga tercipta keseimbangan kapasitas yang disediakan untuk lalu lintas yang terjadi pada setiap rute, keadaan seperti ini hanya dapat dipenuhi dengan menggunakan data yang akurat dari survei asal tujuan penduduk dan kecenderungan tingkat pemakaian moda angkutan umum masyarakat Semarang.

Kebijaksanaan penetapan jalur angkutan umum yang akan dilayani harus mengarah pada jenis angkutan massal dengan pertimbangan sebagai berikut :

- 1) Kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas angkutan umum saat ini akibat pelayanan angkutan penumpang umum dengan moda yang

Kecil (mobil penumpang) dan masih mendominasi jalur-jalur jalan arteri.

2) Untuk menanggulangi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas angkutan penumpang umum, tindakan yang harus diambil adalah sebagai berikut :

- Tidak menambah angkutan penumpang umum dengan jenis mobil penumpang.
- Kebutuhan terus bertambah, dipenuhi dengan jenis angkutan massal seperti bis (24 - 50 seat).
- Mengalihkan jalur mobil penumpang umum ke jalan samping secara bertahap.
- Semua jalan arteri dilayani angkutan umum massal.
- Peremajaan angkutan umum jenis mobil penumpang diarahkan untuk dirubah dengan jenis angkutan massal secara proporsional.

3) Kebijaksanaan di atas akan memberikan keuntungan yang cukup besar di antaranya :

- Pemakaian ruang jalan (penumpang per  $m^2$ ). Luas pemakaian ruang jalan antara mobil penumpang dan mobil bis berbanding 2 : 1. Sementara kapasitas penumpang mobil penumpang dan mobil bis berbanding 8 : 24 : 50, sehingga dari segi pemakaian ruang jalan penumpang per  $m^2$  pemilihan mobil bis sebagai alat angkutan umum lebih tepat dari pada menggunakan jenis mobil penumpang.
- Pemakaian bahan bakar.

Perbandingan kapasitas penumpang 8 : 24 : 50, berarti :

- \* 6 mobil penumpang bisa diganti 1 mobil bis 50 seat.
- \* 3 mobil penumpang bisa diganti 1 mobil bis 24 seat.

Jenis bahan bakar yang digunakan :

- \* Mobil penumpang : Premium/bensin.
- \* Mobil bis : Solar/Diesel.

- Peningkatan kapasitas jalan.

Pengurangan jumlah mobil penumpang karena penggantian dengan mobil bis, akan memberikan ruang jalan sisa, berarti kepadatan lalu lintas berkurang dan kapasitas jalan meningkat.

b. Pelayanan angkutan kendaraan tidak bermotor.

Untuk mengurangi kesemrawutan lalu lintas perkotaan perkembangan pertambahan angkutan kendaraan tidak bermotor becak perlu dikendalikan dan diwajibkan dierah operasional pelayanannya. Untuk itu kebijaksanaan yang perlu ditempuh adalah :

- 1) Pengendalian pertambahan jumlah angkutan becak dengan cara sistem pendaftaran.
- 2) Daerah operasional pelayanan angkutan becak hanya melayani jalanan-jalan lingkungan.
- 3) Perlu penetapan daerah bebas becak pada jalanan-jalan utama di dalam kota.

D. TERMINAL.

Terminal dalam sistem transportasi adalah suatu titik di mana kendaraan, penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem, di samping komponen penting dalam sistem transport, terminal merupakan sarana yang

memerlukan biaya besar untuk pembangunannya dan tempat terjadinya titik kemacetan (congestion).

a. Fungsi Terminal dalam Sistem Transportasi.

Ada delapan fungsi yang perlu dipertimbangkan dalam menempatkan dan pembangunan terminal, yaitu :

- a. Tempat di mana muatan penumpang / barang memulai dan mengakhiri perjalanan.
- b. Tempat memuat dan membongkar penumpang / barang yang tiba dan berangkat.
- c. Tempat penyimpanan muatan yang diangkut dari saat tiba sampai pemberangkatan.

- d. Tempat penumpukan muatan ke dalam kelompoknya.
- e. Tempat penyaluran muatan ke tempat tujuan termasuk pencatatan waktu tiba dan berangkat.
- f. Tempat perawatan dan perbaikan kendaraan saat istirahat.
- g. Tempat dokumentasi dan pembayaran bagi lalu lintas barang dan manusia.
- h. Tempat penyimpanan kendaraan pada saat kendaraan tidak digunakan.

Untuk memenuhi fungsi-fungsi tersebut, maka sebuah terminal harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas penunjang sebagai berikut :

- tempat istirahat penumpang dan awak kendaraan
- rumah makan
- mushola
- kamar mandi dan kamar kecil
- sarana kesehatan
- gudang penyimpanan, dan
- sarana transfer barang.

## 2. Terminal Antar Kota

Bertitik tolak dari fungsi terminal di atas, maka keberadaan terminal antar kota perlu dipertimbangkan sejak dulu. Saat ini hanya ada satu terminal bus antar kota yaitu di daerah Terboyo, sementara jaringan jalan belum bisa mendukung sistem transportasi kota yang baik, karena masih adanya percampuran lalu lintas pada beberapa ruas jalan (Mixed Traffic). Untuk mengurangi percampuran lalu lintas di atas dan mengantisipasi perkembangan di masa datang, maka penambahan beberapa terminal antar kota harus segera ditetapkan. Semarang sebagai kota transit dan juga sebagai tempat awal dan akhir perjalanan dengan kondisi jaringan jalan yang ada membutuhkan 4 (empat) buah terminal antar kota yang terpadu (integrasi) dengan sistem angkutan dalam kota seperti terminal Terboyo.

Empat lokasi terminal terpadu yang disarankan :

- a. Untuk lalu lintas dari arah Timur lewat Demak sudah ada terminal Induk Terboyo.

- b. Untuk lalu lintas dari arah Timur lewat Purwodadi dihangun terminal di daerah Penggaron.
- c. Untuk lalu lintas dari arah Selatan ditempatkan di sekitar desa Pudak Payung.
- d. Untuk lalu lintas dari arah Barat tinggal mengembangkan terminal Mangkang.

Ke 4 (empat) lokasi yang disarankan di atas berada di luar pusat kota hampir mendekati perbatasan administrasi Kotamadya Semarang (gambar 3.3).

tujuan penempatan terminal pada lokasi tersebut dimaksudkan sebagai penunjang sistem sirkulasi lalu lintas jalan lingkar yang saat ini terus dikembangkan guna membebaskan lalu lintas di dalam kota dari arus lalu lintas terusan (through traffic). Hubungan antara satu terminal dengan terminal lainnya dilayani angkutan yang bersifat angkutan masal, baik untuk angkutan penumpang umum maupun angkutan barang.

Beberapa keuntungan yang akan didapat dari pembangunan dan pengembangan terminal antar kota :

- merangsang perkembangan wilayah di sekitar terminal.
- menciptakan lapangan kerja baru.
- membebaskan lalu lintas dalam kota dari lalu lintas terusan / lalu lintas regional.
- menghasilkan sistem lalu lintas kota yang lancar dan nyaman.

Beberapa kerugian yang diperkirakan akan timbul :

- akan terjadi hambatan (congestion) pada ruas jalan yang menghubungkan ke lokasi bangunan terminal. Untuk itu disarankan agar pembangunan terminal dibuat agak menjorok ke dalam minimal 100 meter dari tepi jalan utama, seperti terminal Induk Terboyo.
- penambahan biaya pembangunan jalan masuk untuk kepentingan pembebasan tanah.

### 3. Keberadaan Terminal Angkutan di Dalam Kota.

Keterbatasan lahan di daerah perkotaan merupakan

Kesulitan utama dari rencana penempatan terminal kota.

Dengan dibangunnya terminal terpadu di luar kota dan karakteristik sistem transportasi kota di masa datang pada dasar terminal di dalam kota tidak diperlukan lagi.

Contoh-contoh yang terjadi dari segi lalu lintas dapat mengurangi beban kepadatan di jalan, karena banyak kendaraan yang diparkir untuk menunggu penumpang.

Keadaan tersebut, untuk transportasi perkotaan dewasa ini dinilai sudah kurang sesuai, banyaknya kendaraan yang diparkir dalam waktu yang relatif lama untuk menunggu penumpang di terminal, akan mengurangi tingkat pelayanan bagi pemakai jasa yang menunggu pad rute di mana kendaraan akan lewat.

Prititik tolak dari pertimbangan di atas, maka sistem terminal angkutan di dalam kota saat ini sudah waktunya setahap demi setahap dihilangkan dan diganti dengan sistem shelter, kecuali di daerah pinggiran sebagai wilayah pengembangan masih perlu dibangun sub terminal angkutan perkotaan, seperti :

- a. di Klipang
- b. di Cangkirian
- c. di Bukit Kencana Jaya
- d. di Sriwulan (Genuk Sari)
- e. di Ngalian

Keuntungan yang diharapkan dari penghapusan terminal angkutan di dalam kota adalah :

- a. Tidak perlu memikirkan akan kebutuhan lokasi terminal, kecuali di daerah pinggiran sebagai sarana perangsang pengembangan aktivitas daerah.
- b. Meningkatkan tingkat operasional kendaraan.
- c. Memberikan jaminan dan meningkatkan rasa percaya bagi pemakai jasa angkutan akan kekonstaninan operasi jalan.

#### 4. Fasilitas Bus Stop / Shelter

Setelah penataan jaringan jalan dengan sirkulasi lalu lintas serta dengan pembangunan terminal di luar pusat kota, sebagai kelengkapan sistem angkutan

Dalam kota, maka fasilitas penunjangnya harus ditata sedemikian rupa sehingga bisa membentuk wajah kota Semarang yang tertib dan indah dari segi lalu lintas.

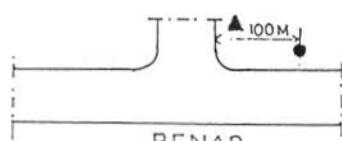
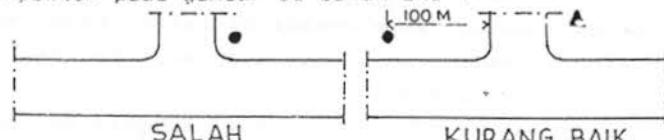
Fasilitas dimaksud adalah shelter / bus stop yang berfungsi sebagai tempat menunggu penumpang sementara, untuk mencapai tujuannya.

Pada kenyataannya penempatan shelter tersebut tidak sesederhana yang dibayangkan, sedikit saja kesalahan penempatan akibatnya akan langsung terlihat, kalau tidak berfungsi / tidak digunakan sesuai harapan, maka akan timbul akibat lain seperti kemacetan lalu lintas bahkan kecelakaan pun bukan hal yang mustahil.

Karena itu, penempatan shelter harus mudah dicapai oleh pemakai jasa dan aman dari bahaya lalu lintas. Hasil penelitian beberapa ahli transportasi di negara yang telah maju, didapat hasil yang sesuai untuk penempatan shelter :

- a. Jarak antara satu shelter dengan shelter lainnya kira-kira 400 - 800 meter.
- b. Letak pada interval di atas harus disesuaikan menurut kondisi kegiatan pada jarak tersebut.
- c. Tidak sekali-kali menempatkan shelter dekat persimpangan jalan.
- d. Sebaiknya mendekati tempat kegiatan sehingga menarik bagi pemakai jasa.
- e. Desain bangunan shelter dibuat sedemikian rupa antar lantai bangunan shelter dengan pintu bagian bawa kendaraan tidak terlalu tinggi sehingga memudahkan untuk penumpang naik turun.

Tipikal lokasi pemasangan shelter seperti ditunjukkan pada gambar di bawah ini :



KETERANGAN :

▲ PUSAT KEGIATAN

## E. PERPARKIRAN

Lebar jalan di dalam kota sangat terbatas, sementara pembangunan lokasi parkir diluar badan jalan (off road parking) sangat sulit penempatannya dan mahal, untuk itu penataan parkir diatas badan jalan harus dilakukan secara dini.

Cara yang sederhana di bawah ini, dapat dipertimbangkan dalam mengatur sistem parkir on road :

1. Kendaraan tidak diijinkan menunggu kecuali hanya menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Kendaraan diijinkan memuat dan menurunkan barang.
3. Kendaraan diijinkan parkir.

Pilihan 1 : diterapkan pada kawasan pertokoan/perbelanjaan, yang menghadap jalan sempit (lebar jalan kurang dari 7,5m) dengan lalu lintas padat dan jalan akan meningkat, tetapi kenyamanan aktivitas perdagangan menurun.

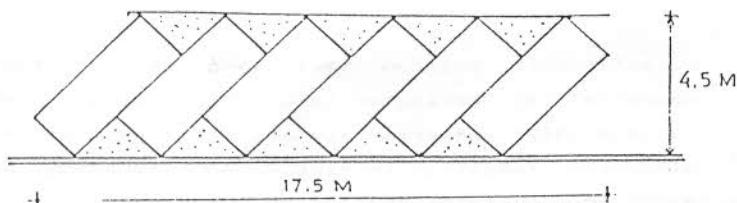
Pilihan 2 : diterapkan pada kawasan yang sama, jika tidak memiliki jalan masuk, dengan pengaturan dipilih waktu-waktu sepi (time window).

Pilihan 3 : diterapkan jika lebar jalan di depan pertokoan paling sedikit 10 meter, maka parkir pada salah satu sisi jalan bisa dilakukan, dan parkir di dua sisi jalan bisa diterapkan bila lalu lintasnya sepi.

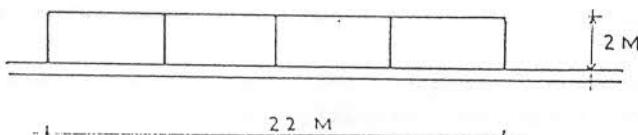
Pemilihan cara parkir menyudut dan sejajar di atas jalan ;

Pengaturan menyudut atau sejajar perlu ditata sedemikian rupa, parkir menyudut hanya memberi keuntungan waktu, bila berada di jalan yang sangat lebar atau di pelataran luas, jalan sepi dan di dalam alun-alun (city square).

Parkir menyudut di bahu jalan hanya mungkin di jalan-jalan yang cukup lebar dan sepi lalu lintas, sehingga kecelakaan lalu lintas bisa dikurangi. Parkir menyudut di jalannya lebarnya dari 10 meter sangat berbahaya dan sering menyebabkan timbulnya kecelakaan.



Parkir menyudut : 6 kendaraan pada kerb sepanjang 17,5 meter namun membutuhkan 4,5 meter dari jalan.



Parkir sejajar : 4 kendaraan pada kerb sepanjang 22 meter dan hanya membutuhkan 2 meter dari lebar jalan. Dengan melihat gambar diatas, secara ekonomis permukaan yang tidak dapat digunakan untuk parkir menyudut, ternyata lebih luas dari pada pemakaian parkir sejajar kira-kira 50 %.

Dari lebar jalanan pun terlihat perbandingannya 2 meter untuk parkir menyudut, berarti dari tinjauan kapasitas jalan lebih menguntungkan parkir sejajar.

Lebih jauh, instansi yang sangat terkait dalam penanganan dan pengaturan transport harus berperan dalam pemberian ijin-ijin mendirikan bangunan, untuk kegiatan-kegiatan yang sifatnya menarik perjalanan orang, maka dalam ijin bangunannya harus sudah tercantum daya tampung untuk parkir yang kira-kira sesuai dengan permintaan yang direncanakan/diramalkan.

## I. FASILITAS KESELAMATAN

### 1. Keselamatan Pejalan Kaki.

Jumlah kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan pejalan kaki hampir di semua kota di Indonesia masih cukup besar, pejalan kaki ini harus mendapatkan proporsi yang cukup dalam setiap perencanaan transportasi mengingat dari

Karakteristik pejalan kaki yang sering kurang memperhatikan peraturan lalu lintas secara umum. Karakteristik seperti itulah, maka pejalan kaki diberikan fasilitas tersendiri dan terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor.

Beberapa langkah yang perlu dilakukan guna meningkatkan keselamatan dan pelayanan bagi pejalan kaki :

a. Pembangunan trotoar bagi pejalan kaki yang mempunyai fisik lebih tinggi dari badan jalan ± 15 cm.

Keberadaan trotoar ini harus benar-benar dikendalikan dan diawasi, karena seringkali digunakan oleh para pedagang kaki lima bahkan sebagai tempat parkir kendaraan roda dua, sehingga pejalan kaki tersisih dan akhirnya berjalan di jalur lalu lintas kendaraan dan sering menimbulkan kerawanan lalu lintas.

b. Penempatan dan pembuatan zebra cross pada lokasi-lokasi di mana banyak pejalan kaki menyeberang/memotong jalur lalu lintas.

Pada lokasi-lokasi yang arus lalu lintasnya padat dan pejalan kaki yang akan menyeberang cukup banyak, maka perlu dibuat jembatan penyeberangan.

c. Pada lokasi-lokasi tersebut di atas, terutama pada lokasi zebra cross harus dilengkapi dengan rambu lalu lintas yang berfungsi memberitahukan kepada para pengemudi kendaraan akan adanya kemungkinan pejalan kaki menyeberang.

## 2. Keselamatan di Persimpangan.

Persimpangan merupakan tempat dimana merupakan terjadinya titik-titik konflik kendaraan, karena pemakaian ruang jalan persimpangan secara bersama-sama.

Titik-titik konflik timbul sebagai akibat pertemuan dua atau lebih jalan, untuk meningkatkan keselamatan di persimpangan, maka harus

Berberapa langkah dapat dilakukan untuk mengatasi persimpangan diantaranya :

- a. Kanalisasi persimpangan dengan membatasi jarak pulau jalan yang fungsi dan mengatur dan mengarahkan arus melalui kendaraan yang dikontrol dengan perbaikan lay-outnya, seperti perbaikan radius belok dan kebebasan pemplakan.
- b. Prioritas persimpangan, yakni mengatur lalu lintas yang datang di persimpangan dengan memasang rambu lalu lintas prioritas bagi lalu lintas di jalan utama.
- c. Bila pengaturan di atas sudah tidak berhasil mengatur lalu lintas yang ada, maka pemasangan pesawat pengatur lalu lintas (traffic light) harus dipertimbangkan.
- d. Pembangunan jalan layang (fly over) di persimpangan hanya dipertimbangkan, jika persimpangan mempunyai kaki persimpangan yang banyak dengan lalu lintas yang sangat besar, perhitungan untung dan rugi harus betul-betul teliti, karena pembangunan jalan layang sangat mahal.

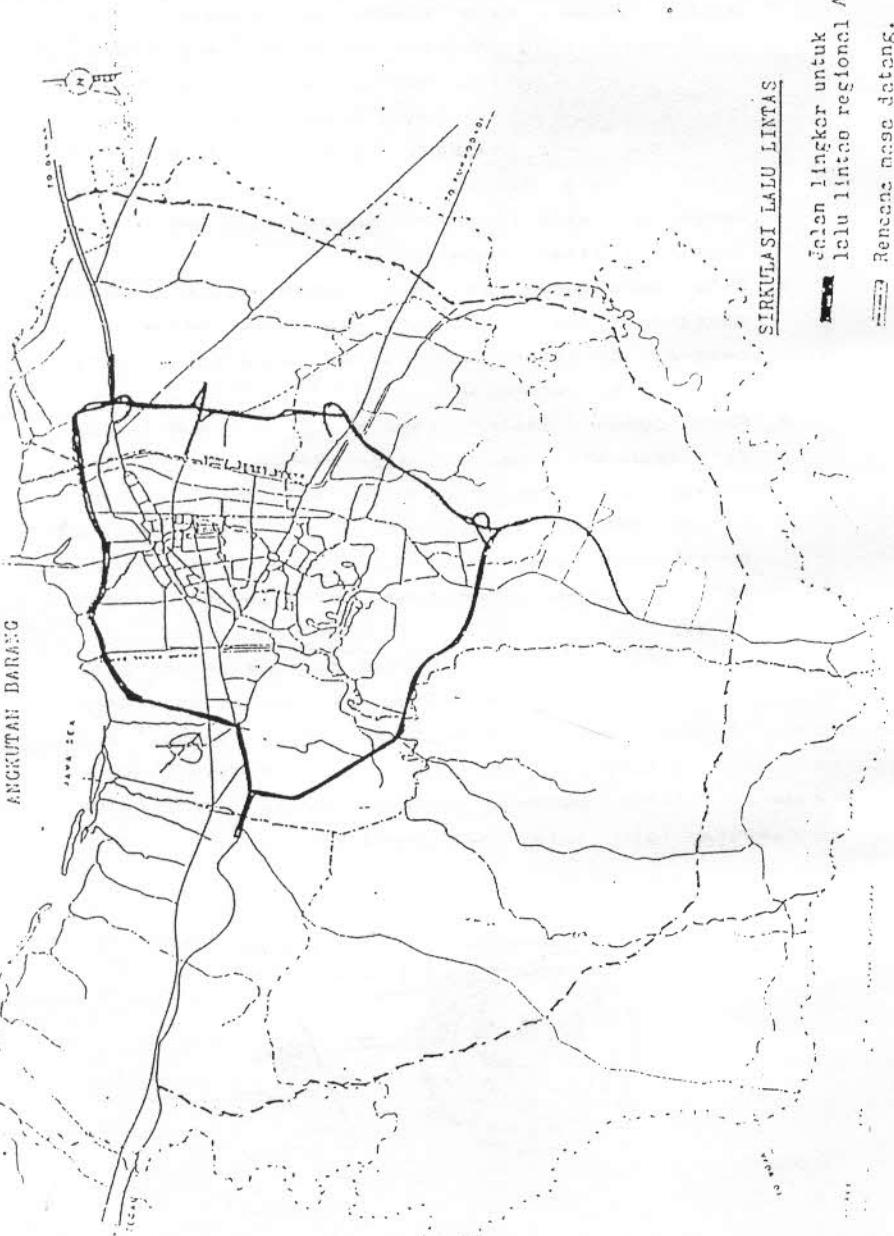
Sementara keselamatan lalu lintas di ruas jalan bisa ditingkatkan dengan cara melengkapi fasilitas rambu lalu lintas yang pemasangannya harus tepat dan berdasarkan disamping pembuatan jalur khusus untuk kendaraan tidak bermotor sebagai upaya mengeurangi pencampuran lalu lintas (mix traffic).

WALIKOTAMADJA KEPALA DAERAH TINGKAT II

E M A R A H S



ROUTE LAU LINTAS NEGICIAL  
ANGKUTAN BARANG



SIRKULASI LAU LINTAS

Jalan lingkar untuk  
lalu lintas regional ANGKUTAN BARANG

Rencana naga datang.

GAMBAR 3.2.

ROUTE LALU LINTAS BIS ANTAR KOTA

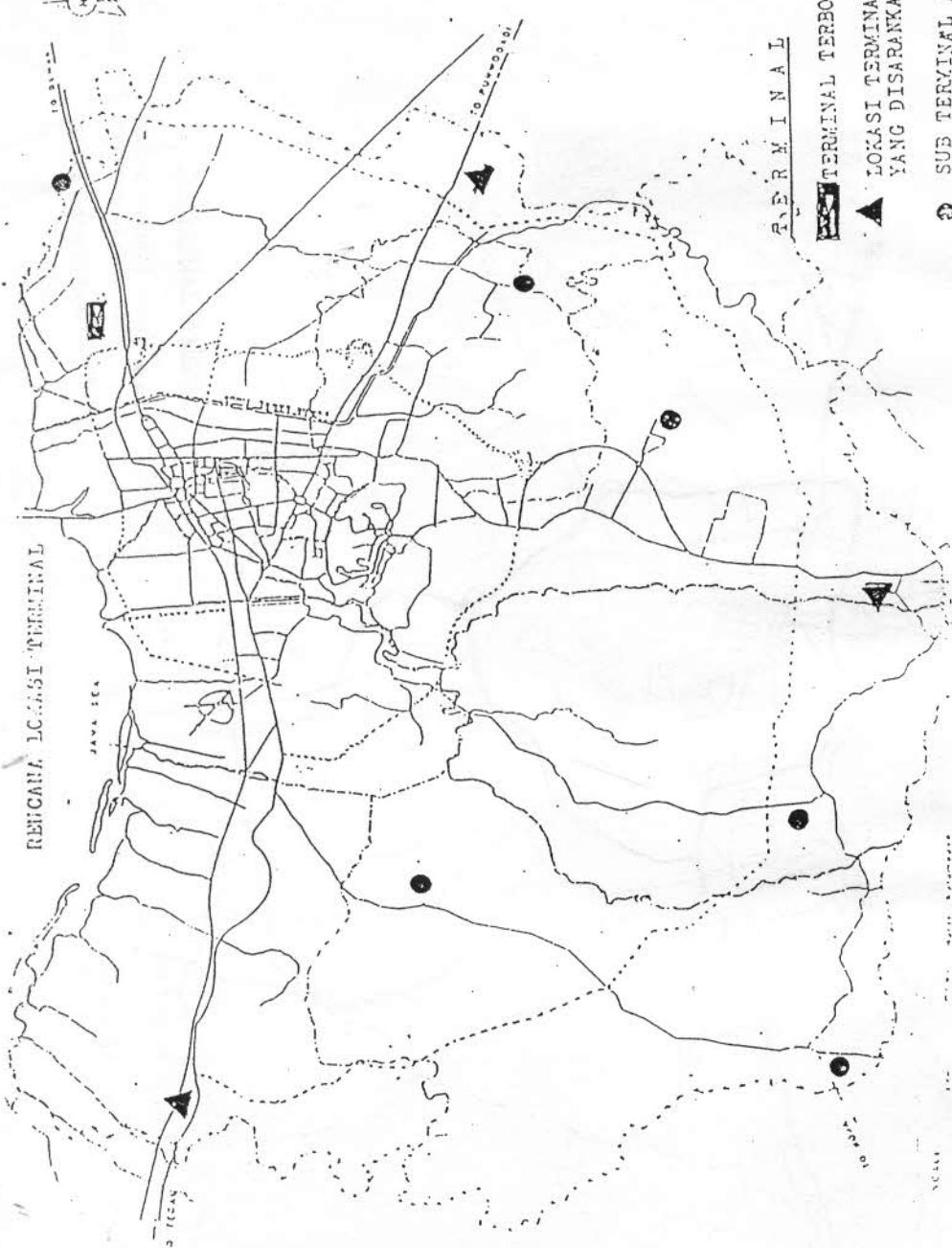


SIRKULASI LALU LINTAS

Jalan lingkar untuk lalu lintas regional BIS ANTR KOTA

Rencana masa depan

RENCANA LOCASI TERMINAL



PERMINAL

LOKASI TERMINAL YANG DISARANKAN

SUB TERMINAL ANGKOTA DI DAERAH PENGEMBANGAN

KECEPATAN PENUHANG ANGKUTAN UMUM (ANGKOTA)

Rute No.	KECEPATAN						Jam Sibuk Siang	Kecepatan Rata-Rata
	Jam Sibuk Pagi	Jam Sepi	Ratu 2	Ratu 1	Tinggi	Rendah		
1	12,30	19,42	20,31	19,53	23,70	24,30	23,11	19,30
2	15,63	16,23	15,84	15,62	21,35	22,40	21,30	17,25
3	5,05	17,10	19,80	15,40	15,40	16,60	16,20	17,95
4	5,05	14,95	16,70	13,20	13,90	14,20	13,60	17,05
7	10,90	24,46	27,30	21,62	23,02	26,57	19,47	25,27
8	12,70	25,97	27,63	24,31	30,42	31,80	28,62	27,15
9	11,50	17,94	19,61	17,28	27,66	28,61	26,71	22,51
10	12,20	16,24	19,24	13,24	20,40	22,71	18,26	17,37
11	8,90	19,28	23,87	14,68	17,44	19,88	15,40	20,20
12	10,05	36,21	42,66	29,77	35,14	37,44	28,85	28,16
13	17,90	20,35	22,20	18,50	23,85	26,31	21,40	22,45
15	5,05	17,10	19,80	15,40	16,40	16,60	16,20	17,95
18	7,90	20,60	26,70	14,50	27,75	28,20	27,30	24,20



## **LAMPIRAN-V**



## WALIKOTA SURABAYA

SALINAN

KEPUTUSAN WALIKOTA SURABAYA  
NOMOR : 29 TAHUN 2000

### TENTANG

#### PENATAAN PENYELENGGARAAN MODA ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN UMUM

WALIKOTA SURABAYA

**Menimbang** : a. bahwa dalam rangka mewujudkan kondisi lalu lintas angkutan jalan yang selamat, aman, lancar, tertib, teratur dan efisien, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat serta adanya keseimbangan antara kebutuhan sarana angkutan dengan prasarana lalu lintas jalan, perlu menindak lanjuti hasil Study SITNP(Surabaya Integrated Transport Network Planning Project) di Surabaya ;

b. bahwa guna melaksanakan hal tersebut diatas dipandang perlu menetapkan Keputusan Walikota tentang Penataan Penyeleggaraan Moda Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

**Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah Kota Besar dalam Lingkungan Propinsi Jawa Timur/Jawa Tengah/Jawa Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta yang telah diubah dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1965 ;

2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan ;

3. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;

4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah ;

5. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan ;

6. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah dalam Bidang LLAJ kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II ;

7. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan ;

SALINAN

9. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun  
1999 tentang Pedoman Pengelolaan Terminal  
"Angkutan Penumpang" 2000

10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun  
1999 tentang Penyelegaraan Angkutan Orang  
di Jalan dengan Kendaraan Umum;

DITULIS Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II  
Surabaya Nomor 13 Tahun 1996 tentang  
Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas  
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah  
Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya ;

Menimbang

12. Keputusan Walikota Madura "Kepala Daerah Tingkat II" Surabaya Nomor 37 Tahun 1998 tentang Nama-Nama Jabatan Struktural dan Nama Struktural Pada Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II SURABAYA.

Memperhatikan :

1. Hasil Study SITNP (Surabaya) "Integrated Transport Network Planning Project" Tahap II Nomor B2 Tahun 1996 perihal Penataan kembali Organisasi dan Trayek Angkutan Umum di SURABAYA;
2. Hasil rapat tanggal 1 Oktober 1998 perihal Pemaparan Hasil Study SITNP Mengenai Angkutan Orang dan Study SUDP Mengenai Angkutan Barang; Kepada Tim BPTQ Kotamadya Daerah Tingkat III Surabaya;
3. Mengingat : MEMUTUSKAN

Mengingat

1. KEPUTUSAN WALIKOTA SURABAYA TENTANG PENATAAN PENYELENGGARAAN MODA ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN UMUM;

Menetapkan

### Pasal 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan:

- a. orang: manusia atau makhluk hidup;
- b. Pemerintah: adalah Pemerintah Kota Surabaya;
- c. Pemerintah: Pemerintah Provinsi Jawa Timur;
- d. Walikota: adalah Walikota Surabaya;
- e. Angkutan: adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobilibus umum atau mobil perumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur;
- f. Terminal: adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi

- e. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, mobil penumpang dan angkutan khusus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal dalam wilayah daerah ;
- f. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan Pelayanan Angkutan Orang ;
- g. Trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal ;
- h. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran ;
- i. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi ;
- j. Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

#### Pasal 2

Dengan Keputusan Walikota Ini, ditetapkan ketentuan penataan penyelenggaraan moda angkutan orang dijalan dengan kendaraan umum terhadap trayek-trayek prioritas/terpilih angkutan kota mikrolet secara bertahap sebagaimana dinyatakan dalam lampiran Keputusan ini.

#### Pasal 3

Penataan penyelenggaraan moda angkutan orang dimaksud pada pasal 2 adalah dengan melaksanakan penggantian (konversi) penggunaan mobil bus umum pada trayek-trayek prioritas/terpilih angkutan kota mikrolet secara bertahap berdasarkan sistem 2 (dua mikrolet menjadi 1 (satu) mobil bus umum berkapasitas penumpang tertentu.

#### Pasal 4

(1) Penataan penyelenggaraan moda angkutan orang dimaksud pada pasal 3 diatur sesuai dengan :

- a. Klasifikasi trayek berdasarkan batasan wilayah Kota Surabaya; terdiri dari :

- a.1. Wilayah utama, termasuk dan meliputi wilayah pusat Kota Surabaya yang dibatasi dua jalan arteri primer yang membentang dari utara ke selatan ;
  - a.2. Wilayah pendukung, termasuk dan meliputi wilayah diluar wilayah utama yang dibatasi dalam jalan tol Surabaya-Gempol di sebelah barat dan jalan arteri sekunder yang membentang dari utara-selatan, di sebelah timur ;
  - a.3. Wilayah pemukiman, merupakan bagian wilayah Kota Surabaya di luar wilayah utama dan wilayah pendukung.
- b. Jaringan trayek kota dengan ciri-ciri pelayanan sebagai berikut :
- b.1. Trayek langsung, diselenggarakan dengan ciri pelayanan :
    - b.1.1 Hanya beroperasi pada jalan tol dan arteri primer ;
    - b.1.2 Beroperasi pada trayek dengan jadwal waktu yang tetap ;
    - b.1.3 Beroperasi untuk memberi pelayanan setiap hari ;
    - b.1.4 Beroperasi dalam wilayah utama ;
    - b.1.5 Berhenti pada perhentian-perhentian tertentu sepanjang trayek.
  - b.2. Trayek utama, diselenggarakan dengan ciri pelayanan :
    - b.2.1 Beroperasi terutama pada jalan tol, arteri dan kolektor serta secara terbatas di jalan-jalan lokal pada wilayah utama ;
    - b.2.2 Beroperasi pada trayek dengan jadwal waktu yang tetap ;
    - b.2.3 Beroperasi untuk memberi pelayanan setiap hari ;
    - b.2.4 Beroperasi dalam wilayah utama ;
    - b.2.5 Berhenti pada perhentian-perhentian tertentu sepanjang trayek .

Trayek Utama terdiri dari :

Trayek Utama I, adalah trayek utama hanya beroperasi di jalan tol dan arteri ;

Trayek Utama II, adalah trayek utama beroperasi pada jalan kolektor sebagai tambahan ;

Trayek Utama III, adalah trayek utama juga beroperasi di jalan lokal.

b.3 Trayek cabang diselenggarakan dengan ciri pelayanan :

b.3.1 Beroperasi di jalan arteri, kolektor dan lokal ;

b.3.2 Beroperasi pada trayek dengan jadwal waktu yang tetap ;

b.3.3 Beroperasi untuk memberi pelayanan setiap hari ;

b.3.4 Beroperasi antara wilayah utama, pendukung dan pemukiman atau antar pemukiman ;

b.3.5 Berhenti pada lokasi-lokasi berhenti yang ditentukan dalam trayek.

Trayek Cabang terdiri dari :

Trayek Cabang I, adalah trayek cabang hanya beroperasi dalam wilayah pendukung ;

Trayek Cabang II, adalah trayek cabang, juga beroperasi dalam wilayah pemukiman.

b.4 Trayek Ranting, diselenggarakan dengan ciri pelayanan :

b.4.1 Beroperasi pada trayek yang tetap dengan jadwal tidak tetap

b.4.2 Beroperasi terutama pada jalan kolektor dan lokal ;

b.4.3 Beroperasi untuk memberi pelayanan setiap hari ;

b.4.4 Beroperasi antara wilayah utama, pendukung dan pemukiman atau antar pemukiman;

b.4.5 Berhenti pada lokasi-lokasi berhenti yang ditentukan dalam trayek.

- (2) Terhadap trayek mobil bus umum dalam Kota yang telah ada berdasarkan ketentuan ayat (1) secara bertahap dan terseleksi dilakukan penyesuaian, yang akan ditetapkan lebih lanjut oleh Walikota.
- (3) Untuk trayek-trayek mobil penumpang umum (mikrolet) tertentu yang memberikan pelayanan angkutan dari dan ke daerah pinggiran dengan melintasi kota, dapat dibentuk trayek gabungan dengan ciri-ciri pelayanan:
- Dilayani oleh mobil bus umum dengan kapasitas penumpang tertentu;
  - Melayani angkutan antar kawasan pinggiran kota secara tetap, langsung dan bersifat massal;
  - Tidak mempunyai jadwal tetap;
  - Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang;
  - Dalam operasinya melintasi kawasan utama, pendukung dan pemukiman.
- (4) Tata cara dan syarat-syarat guna melaksanakan ketentuan dimaksud ayat (1), (2) dan (3) ditetapkan lebih lanjut oleh Walikota.

#### Pasal 5

- (1) Untuk melaksanakan penataan penyelenggaraan moda angkutan orang dengan kendaraan umum dimaksud pada pasal 2 diselenggarakan bertahap berdasarkan skala prioritas dengan mempertimbangkan hal-hal yang berpengaruh pada segi pelayanan terhadap masyarakat pengguna jasa mobil penumpang umum (mikrolet) sebagai berikut:

- Prioritas I, trayek-trayek yang memiliki faktor muat (load factor) terbesar pada jam sibuk.
- Prioritas II, meliputi trayek-trayek yang memiliki selang waktu antara pemberangkatan (chedway) paling singkat /

- c. Prioritas III, meliputi yang memiliki trayek-trayek selang waktu antara pemberangkatan (headway) tidak terlalu singkat /rendah.
- d. Prioritas IV, meliputi trayek-trayek sebagai usaha berbaikah pelayanan dengan trayek gabungan melintasi terminal tertunjuk, mempersingkat waktu istirahat bus pada trayek-trayek ini di terminal.
- (2) Pelaksanaan dimaksud ayat (1) dapat dilakukan dengan pilihan prioritas yang paling memungkinkan untuk dilaksanakan lebih dahulu.

#### Pasal 6

Mengasah kepada Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya melakukan persiapan untuk melaksanakan ketentuan dalam keputusan ini, berkoordinasi dengan instansi terkit, serta melaporkan hasil pelaksanaanya secara periodik kepada Walikota.

#### Pasal 7

Hal-hal yang belum cukup diatur dalam keputusan ini sepanjang mengenai ketentuan teknis pelaksanaanya, akan diatur kemudian.

#### Pasal 8

Dengan ditetapkannya keputusan ini, maka semua ketentuan yang pernah ada sepanjang bertentangan dengan Keputusan ini dinyatakan tidak berlaku.

#### Pasal 9

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan ;

Agar supaya setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Keputusan ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Surabaya.

Ditetapkan di Surabaya  
pada Tanggal 26 Juni 2000

WALIKOTA SURABAYA /

ttd.

salinan Keputusan ini disampaikan kepada :

- th. 1. Sdr. Ketua DPRD Kota Surabaya ;
  2. Sdr. Ketua Bappeko Surabaya ;
  3. Sdr. Kepala DLLAJ Kota Surabaya ;
  4. Sdr. Kepala Bagian Hukum Setda Kota Surabaya ;
  5. Para. Anggota Tim BPID kota Surabaya.
- 

Diumumkan dalam Lembaran Daerah Kota Surabaya Seri D2 Nomor 20 Tanggal 26 Juni 2000,

SALINAN sesuai dengan aslinya  
AN: Sekretaris Daerah  
Kota Surabaya



LAMPIRAN KEPUTUSAN WALIKOTA SURABAYA  
NOMOR : 29 TAHUN 2000.  
TANGGAL : 26 JUNI 2000.

**DAFTAR TRAYEK/TRAYEK PRIORITAS/TERPILIH  
ANGKUTAN KOTA MIKROLET SECARA BARTAHAP**

KODE TRAYEK	RINCIAN TRAYEK	KLASIFIKASI JARINGAN TRAYEK	KETERANGAN
1	2	3	4
J	Joyoboyo-Kalianak	Cabang II	Prioritas I
M	Joyoboyo-Petekan	Utama II	Prioritas I
O1	Kalimas Barat-Keputih	Cabang II	Prioritas I
RT	Rungkut Harapan-Pasar Turi	Cabang II	Prioritas I
TV	Joyoboyo-Manukan Tama/Kulon	Cabang II	Prioritas I
U	Joyoboyo-Rungkut/Wonorejo/Joyo bekti	Cabang II	Prioritas I
V	Joyoboyo-Tambakrejo	Cabang II	Prioritas I
WB	Wonosari-Bratang	Ranting	Prioritas I
Y	Joyoboyo-Ji. Demak	Utama II	Prioritas I
Z	Petekan-Benowo	Cabang II	Prioritas I
BJ	Benowo-Jembatan Merah	Cabang I	Prioritas II
D	Joyoboyo-Sidorame	Utama III	Prioritas II
G	Joyoboyo-Karangpilang/Lakarsan-Tri	Cabang II	Prioritas II
	Joyoboyo-Karang Menjangan	Cabang II	Prioritas II
H2	Pasar Wonokromo-Pagedungan	Cabang II	Perlu revisi/lewat bawah viaduk
JBMN	Joyoboyo-Medokan Ngempiek	Cabang II	Jl. Kertajaya
K	Ujung Baru-Kali Mas Barat/Ps.-Loak	Utama III	Prioritas II
N	Bratang-Petekan	Cabang I	Prioritas II
			Perlu revisi/lewat bawah viaduk
P	Joyoboyo-Kenjeran	Cabang II	Jl. Kertajaya
	Karang Menjangan-Ketintang	Cabang II	Prioritas II
Q	Petekan-Bratang	Cabang I	Prioritas II
S	Joyoboyo-Bratang-Pantai Kenjeran	Cabang II	Prioritas II
C	Pasar Loak/JJ. Suede-Karang Menjangan	Cabang I	Prioritas III
DP	Petekan-Manukan Kulon	Cabang II	Prioritas III
F	Joyoboyo-Jl. Endrosono	Utama II	Prioritas III
L	Dukuh Kupang-Benowo	Ranting	Prioritas III
MK	Petekan-Kenjeran	Cabang II	Prioritas III
R	Petekan Kenjeran	Cabang II	Prioritas III
T1	Desa Margorejo-Joyoboyo-Ps. Loak	Cabang II	Prioritas III
T2	Joyoboyo-Kenjeran	Cabang II	Prioritas III
W	Dukuh Kupang-Kenjeran/Karang menjangan	Cauang II	Prioritas III
WL	Wonoarum-Dukuh Kupang	Cabang II	Prioritas III

1	2	3	4
U	Joyoboyo-Rungkut/Wonorejo/Joyo-bekti	Trayek Gabungan	Prioritas IV
TV	Joyoboyo-Manukan Lamu/kulon		
J	Joyoboyo-Kalianak	Trayek Gabungan	Prioritas IV
P	Joyoboyo-Kenjeran		
H2	Pasar Wonokromo-Pagesangan	Trayek Gabungan	Prioritas IV
G	Joyoboyo-Karang Pilang/Lakarsantri		
T1	Desa Margorejo-Joyoboyo-Ps. Loak		
V	Joyoboyo-Tambakrejo	Trayek Gabungan	Prioritas IV
DP	Petukan-Manukan Kulon		
O	Kalimas Barat-Keputih		

WALIKOTA SURABAYA

ttd.

H. SUNARTO SUMOPRAWIHO.

SALINAN sesuai dengan aslinya  
AN. Sekretaris Daerah  
Kota Surabaya





## **LAMPIRAN-VI**



KEPUTUSAN PEMIMPIN PROYEK PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
ADMINISTRASI DAN APARATUR NEGARA LAN BANDUNG  
NOMOR : 258/V/2.1/2000

TENTANG

TIM PELAKSANA PENGKAJIAN PENATAAN KEBIJAKAN DI BIDANG  
TRANSPORTASI

PEMIMPIN PROYEK PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
ADMINISTRASI DAN APARATUR NEGARA LAN BANDUNG

Menimbang : a. bahwa dalam rangka pelaksanaan proyek pembangunan pada Lembaga Administrasi Negara Perwakilan Jawa Barat Tahun 2000 dipandang perlu untuk mengangkat personalia yang bertugas untuk melakukan kegiatan tersebut;  
b. bahwa Saudara-saudara yang namanya tercantum dalam Lampiran Surat Keputusan ini dipandang mampu dan memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas tersebut.

Mengingat : 1. Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 2000 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Tahun Anggaran 2000;  
2. Keputusan Presiden RI Nomor 8 Tahun 1999 tentang Lembaga Administrasi Negara;  
3. Keputusan Presiden RI Nomor 17 Tahun 2000 tentang Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara;  
4. Keputusan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 22/KEP/M.PAN/3/2000 tentang Penetapan Pemimpin Proyek Pada Lembaga / Instansi yang Anggarannya Termasuk Bagian Anggaran 48 Tahun Anggaran 2000 ;  
5. Keputusan Kepala LAN Nomor 149/IX/6/4/1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Perwakilan LAN di Daerah;  
6. Keputusan Kepala LAN Nomor 1590/IX/6/4/1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Administrasi Negara.

MEMUTUSKAN

Menetapkan :

Pertama : Membentuk Tim Pelaksana Pengkajian Penataan Kebijakan di Bidang Transportasi yang selanjutnya dalam keputusan ini disebut Tim dengan susunan personalia seperti tersebut dalam Lampiran Surat Keputusan ini.

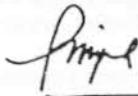
- Kedua : Tim bertugas melakukan kegiatan-kegiatan sesuai dengan Petunjuk Operasional dan kebijaksanaan lain Pimpinan Lembaga Administrasi Negara.
- Ketiga : Kepada para anggota Tim tersebut diberikan honorarium dan/atau tunjangan lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- Keempat : Biaya untuk keperluan Tim tersebut dibebankan kepada Anggaran Daftar Isian Proyek (DIP) Penelitian dan Pengembangan Administrasi dan Aparatur Negara LAN Bandung Tahun Anggaran 2000.
- Kelima : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada:

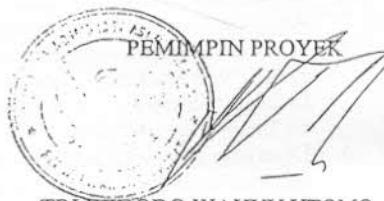
1. Kepala Lembaga Administrasi Negara;
2. Badan Pemeriksa Keuangan;
3. Sekretariat Negara Republik Indonesia;
4. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional;
5. Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan;
6. Direktorat Jenderal Anggaran, Departemen Keuangan Republik Indonesia
7. Kantor Perbendaharaan Dan Kas Negara Bandung II di Bandung;
8. Yang bersangkutan untuk diketahui dan dipergunakan seperlunya.

Ditetapkan di : Bandung  
Pada tanggal : 1 April 2000

MENGETAHUI  
KEPALA PERWAKILAN  
LAN JAWA BARAT



Dra. ELIS KANTININGSIH, M.Si.  
NIP. 270 000 518



TRI WIDODO WAHYU UTOMO, SH  
NIP. 270 000 876

**L A M P I R A N**  
**SURAT KEPUTUSAN PEMIMPIN PROYEK**  
**PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN ADMINISTRASI DAN APARATUR**  
**NEGARA LAN BANDUNG**

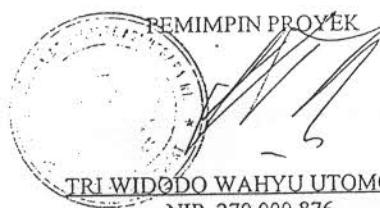
NOMOR : 258 / V/2.1/2000  
TANGGAL : 1 APRIL 2000  
TENTANG : TIM PELAKSANA PENGKAJIAN PENATAAN KEBIJAKAN DI  
BIDANG TRANSPORTASI

NO	NAMA	JABATAN	KET.
1	Baban Sobandi, SE., M.Si	Koordinator	1 April 2000 s.d 31 Desember 2000
2	Drs. Desi Fernanda, M.Soc.Sc.	Peneliti	
3	Dra. Ara Ruhara	Peneliti	
4	Drs. Joni Dawud, DEA.	Peneliti	
5	Drs. Wahyu Gia Uliantoro	Peneliti	
6	Drs. Nugraha Lili Nujiana	Pembantu Peneliti	
7	Drs. Ento Supriatna	Pembantu Peneliti	
8	Drs. Dayat Hidayat	Pembantu Peneliti	
9	Ir. Budi Setiawan	Pembantu Peneliti	

Ditetapkan di : Bandung  
Pada tanggal : 1 April 2000

MENGETAHUI  
KEPALA PERWAKILAN  
LAN JAWA BARAT

Dra. ELIS KANTININGSIH, M.Si.  
NIP. 270 000 518



TRI WIDODO WAHYU UTOMO, SH  
NIP. 270 000 876



