



JUDUL

PROBLEMATIKA ANGKOT DI KOTA SERIBU ANGKOT

**BIDANG KEGIATAN:
PKM-GT**

Diusulkan oleh:

Anizza Dyah Kartika Maharani	(B04100069)	(2010)
Andini Kusumawardhani	(H44080004)	(2008)
Fajar Sakti Nur Hardiansyah	(B04080136)	(2008)

**INSTITUT PERTANIAN BOGOR
BOGOR
2011**

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.



LEMBAR PENGESAHAN PKM-GT

Judul Kegiatan : Problematika Angkot di Kota Seribu Angkot
1. Bidang Kegiatan : () PKM-AI (X) PKM-GT
2. Bidang Ilmu : Sosial Ekonomi
3. Ketua Pelaksana Kegiatan
a. Nama Lengkap : Anizza dyah kartika Maharani
b. NIM : B04100069
c. Departemen : Kedokteran Hewan
d. Institut : Institut Pertanian Bogor
e. Alamat Rumah dan No Tel./HP : Jl. Majapahit no. 783 Jogorogo Ngawi
f. Alamat email : nyny_z_qyutz@yahoo.co.id
4. Anggota Pelaksana Kegiatan/ Penulis : 2 orang
5. Dosen Pendamping
a. Nama Lengkap dan Gelar : Dr. Drh. Umi Cahyaningsih /
Lektor Kepala
b. NIP : 19571007 198203 2 001
c. Alamat Rumah dan No Tel./HP : lab. Protozoologi, jl. Agatis Kampus
Darmaga, FKH-IPB Bogor

Bogor, 28 Februari 2011

Menyetujui,

Wakil Dekan Fakultas Kedokteran Hewan

Ketua Pelaksana Kegiatan

Dr. Nastiti Kusumorini
NIP. 19621205 198703 2 001

Anizza Dyah Kartika Maharani
NIM. B04100069

Wakil Rektor Bidang Kemahasiswaan

Dosen Pendamping

Prof. Dr. Ir. Yonny Koesmaryono, MS
NIP. 19581228 198503 1003

Dr. drh. Umi Cahyaningsih, MS
NIP. 19571007 198203 2 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT yang senantiasa memberikan rahmat, taufik, dan hidayahNya kepada kami sehingga proposal PKM-GT berjudul “Problematika Angkot di Kota Seribu Angkot” dapat diselesaikan sesuai dengan batas waktu yang ditentukan.

PKM-GT ini disusun untuk menjelaskan tentang keberadaan angkutan kota kot (angkot) serta kebiasaan dan perilaku supir angkot kota Bogor yang mengakibatkan ketidakstabilan lalu lintas. Karya tulis ini juga berusaha untuk memberikan masukan kepada *stakeholders* yang terlibat agar tercipta rasa saling menghormati antara pengguna sehingga terwujud ketertiban berlalu lintas.

Penulisan PKM-GT ini kami susun berdasarkan rasa kepedulian kami mengenai kondisi dan citra negative angkot kota Bogor. Meski ruang lingkup pendidikan kami bukan berasal dari ilmu hukum ataupun ilmu tentang keputusan kebijakan, kami berharap solusi dari hasil analisis dan pemikiran kami dapat berkontribusi dalam penyelesaian permasalahan tentang angkot, khususnya di kota Bogor.

Proses penulisan PKM-GT ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Pihak Institut Pertanian Bogor, yaitu: pihak rektorat, khususnya Wakil Rektor Bidang Akademik dan Kemahasiswaan, pihak fakultas, khususnya Dekan Fakultas Kedokteran Hewan atas kesempatan yang telah diberikan.
2. Dosen pembimbing penulisan, yang telah memberikan bimbingan dalam pengerjaan proposal PKM-GT ini.
3. Orang tua penulis, yang telah memberikan do’a dan dukungannya.
4. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu per satu yang ikut berperan serta dalam penyelesaian proses penulisan PKM-GT ini

Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih banyak memiliki kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tulisan. Semoga tulisan ini dapat bermanfaat. Amin.

Bogor, 28 Pebruari 2011

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	iv
RINGKASAN	v
PENDAHULUAN	
Latar Belakang.....	1
Tujuan Penulisan.....	2
Manfaat Penulisan.....	2
GAGASAN	
Kondisi Singkat Angkutan Kota di kota Bogor	2
Solusi yang Pernah Ditawarkan Sebelumnya.....	6
Rekomendasi dan Prediksi Hasi di Masa Depan.....	7
Pihak Yang Dapat Membantu Mengimplementasikan Gagasan	7
Langkah-langkah Strategis Untuk Mengimplementasikan Gagasan	8
KESIMPULAN	8
DAFTAR PUSTAKA	9
DAFTAR RIWAYAT HIDUP PEMBIMBING.....	10
DAFTAR RIWAYAT HIDUP PENULIS	11

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar IPB.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin IPB.

RINGKASAN

Angkutan kota (angkot) yang merupakan salah satu dari angkutan umum bagi masyarakat untuk mempermudah kegiatannya kini dipertanyakan kelayakannya. Kenyamanan sekaligus keselamatan penumpang dan pengguna jalan bukanlah menjadi hal utama dalam benak para sopir angkot. *Mindset* seperti itu menjadikan timbulnya perilaku dan kebiasaan buruk sopir angkot yang berujung pada berbagai permasalahan lalu lintas.

Perilaku dan kebiasaan para sopir angkot yang banyak dilakukan, diantaranya: melanggar rambu-rambu lalu lintas, berhenti mendadak, *ngetem* di sembarang tempat, membelok atau memotong jalan tanpa memberi isyarat, berhenti di sembarang tempat, menggunakan *handphone* saat mengemudi, merokok saat mengemudi, menelantarkan penumpang dan memotong trayek, tidak mengembalikan uang kembalian, kurang memperhatikan kondisi mesin, dan muatan armada yang melebihi kapasitas. Perilaku dan kebiasaan inipun tidak hanya berdampak pada ketidaknyamanan pengguna angkot tetapi juga dapat dirasakan langsung oleh pengguna jalan lain dan lingkungan. Ketidaknyamanan berlalu lintas, seperti kemacetan, polusi udara, dan polusi suara menjadi hal yang tak terhindarkan.

Berbagai permasalahan yang bermunculan disebabkan perilaku dan kebiasaan sopir angkot bertentangan dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya pasal 211 dan 212. Permasalahan ini harus segera mendapat perhatian dari pembuat kebijakan dan *stakeholder* terkait agar cepat terselesaikan. Karena jika dibiarkan, permasalahan-permasalahan ini akan merugikan berbagai pihak dan menggoyahkan aktivitas ekonomi sebagai jantung kehidupan.

Solusi yang ditawarkan untuk mengatasi berbagai permasalahan yang timbul akibat perilaku dan kebiasaan sopir angkot adalah dengan peningkatan kesadaran dan kepedulian dalam berlalu lintas. Jika dalam benak sopir angkot sudah tertanam kesadaran akan perannya dan rasa peduli akan lingkungan maka akan tercipta ketertiban dalam berlalu lintas. Ketertiban berlalu lintas para sopir angkot menghilangkan semua permasalahan lalu lintas terkait angkot serta mengembalikan citra positif angkot di mata masyarakat.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Angkutan umum merupakan sarana angkutan bagi masyarakat agar dapat mempermudah transportasi dalam kegiatan sehari-hari. Dalam Undang-undang No.14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengertian angkutan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Angkutan umum terbagi menjadi beberapa jenis, yaitu Angkutan Jalan Raya, Angkutan Rel, Angkutan Laut, dan Angkutan Udara. Keberadaan angkutan umum sangat penting sebagai sarana pendukung dalam aktivitas perekonomian suatu daerah.

Penyediaan angkutan umum dipenuhi oleh pemerintah. Penyediaan angkutan umum ini sebenarnya tidak harus murni disediakan pemerintah, tetapi pemerintah dapat berkolaborasi dengan pihak swasta membentuk Perusahaan Angkutan Umum. Dalam Undang-Undang No,22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Dengan adanya perusahaan angkutan umum ini maka akan tercipta pula lapangan kerja bagi masyarakat. Diantara lapangan kerja yang tercipta yaitu sopir dan kenek angkutan umum. (http://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum)

Salah satu angkutan umum yang termasuk dalam jenis angkutan jalan raya yaitu Angkutan kota, atau yang biasa disebut dengan angkot. Angkot merupakan sarana yang memudahkan transportasi dalam kota maupun antar kota. Angkot sering menjadi pilihan utama bagi masyarakat di Indonesia dalam memenuhi kebutuhan transportasinya, terutama di kota-kota besar seperti daerah Jakarta dan sekitarnya. Angkot menjadi pilihan utama karena dapat digunakan oleh semua orang, bisa memilih angkot dengan jalur perjalanan yang sesuai dengan asal dan tujuan, serta bisa diakses dengan ongkos yang cukup murah. Angkot mempunyai asal dan tujuan yang berbeda-beda dengan jalur yang berbeda pula yang disebut dengan trayek angkot. Setiap trayek angkot dibedakan dengan warna angkotnya atau melalui angka yang tertera di angkot tersebut. Angkot dikendarai oleh seorang sopir dan terkadang juga dibantu oleh seorang kenek. Kenek bertugas memanggil penumpang dan membantu sopir dalam perawatan kendaraan.

Angkot sudah menjadi kebutuhan utama dalam mendukung kehidupan sehari-hari masyarakat kota Bogor. Posisi angkot sebagai kebutuhan utama ini menjadikan banyaknya jumlah angkot yang ada di kota Bogor. Dengan jumlah angkot yang banyak ini otomatis jumlah sopir angkot juga banyak, sehingga para sopir mempunyai komunitas sendiri. Komunitas para sopir angkot tersebut memiliki sistem budaya sendiri yang berbeda dengan budaya masyarakat pada umumnya. Perbedaan budaya inilah yang menyebabkan berkembangnya perilaku dan kebiasaan negative sopir angkot, yang berujung pada berbagai permasalahan tentang angkot sehingga memberikan citra negative bagi angkot tersebut.

Dalam budaya sopir angkot, terdapat *mindset* bahwa kenyamanan dan keselamatan penumpang serta pengguna jalan bukanlah hal yang paling penting

karena mereka hanya mengejar setoran yang harus dicapai. *Mindset* sopir angkot yang seperti ini menimbulkan perilaku sopir menjadi seenaknya sehingga memberikan dampak kepada masyarakat. Dampak yang diterima masyarakat seringkali mengakibatkan kerugian seperti kemacetan, polusi udara, polusi suara, serta ketidaknyamanan berlalu lintas. Kondisi yang seperti ini akan mengganggu kenyamanan dalam transportasi dan menimbulkan ketidakstabilan lalu lintas.

Tujuan

Karya Tulis ini bertujuan untuk menjelaskan tentang keberadaan angkot dan kebiasaan-kebiasaan sopir angkot kota Bogor yang mengakibatkan ketidakstabilan lalu lintas. Karya tulis ini juga berusaha untuk memberikan masukan kepada *stakeholders* yang terlibat agar tercipta rasa saling menghormati antara pengguna sehingga terwujud ketertiban berlalu lintas.

Manfaat

Hasil karya tulis ini ditujukan bagi sopir angkutan kota, masyarakat pengguna angkutan kota, pengguna jalan lain, dan pihak penyelenggara ketertiban transportasi khususnya di kota Bogor. Karya tulis ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai angkot dan berbagai permasalahannya, serta dapat memberikan solusi yang efektif bagi seluruh *stakeholders* yang terlibat di dalamnya.

GAGASAN

Kondisi Singkat Angkutan Kota di Kota Bogor

Angkutan Umum Penumpang merupakan angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau bayar (Warpani, 1990). Tujuan keberadaan AUP adalah untuk menyediakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran kelayakan atau pelayanan yang baik mencakup pelayanan yang aman, cepat, murah, serta nyaman.

Angkutan umum tidak hanya menyangkut kepentingan masyarakat saja, tetapi juga melibatkan *stakeholders* yang lain. Angkutan umum dapat dipisahkan menjadi tiga kepentingan menurut strukturalnya. Ketiga kepentingan tersebut yaitu: kepentingan masyarakat sebagai pengguna jasa, operator angkutan sebagai penyedia jasa, dan pemerintah sebagai regulator. Angkutan umum ini dapat dimiliki dan dikelola sepenuhnya oleh pemerintah ataupun dengan kerjasama dengan pihak swasta sesuai dengan tanggung jawab masing-masing.

Armada adalah kendaraan yang menjadi asset dan harus dipertanggungjawabkan perusahaan baik dalam keadaan siap pakai maupun dalam

konservasi di perusahaan tersebut. Armada yang ada dalam kondisi siap pakai dikendarai oleh sopir angkot, yang setiap hari dikenai setoran dengan jumlah tertentu, bergantung dari masing-masing trayeknya. Trayek yang satu mempunyai jumlah setoran yang berbeda dengan trayek yang lain. Setoran ini harus dipenuhi oleh para sopir angkot setiap harinya. Untuk memenuhi setoran yang telah ditentukan tersebut, maka sopir angkot harus mengejar target setoran, yang dikenal dengan 'kejar setoran'.

Kejar setoran yang menjadi tuntutan bagi para sopir angkot memberi pengaruh terhadap perilaku para sopir angkot pada saat mengemudi. Perilaku para sopir angkot saat mengemudi menjadi cenderung negative. Perilaku negative dari sopir angkot membuat pelayanan yang diberikan menjadi tidak memuaskan bagi masyarakat, termasuk yang terjadi di kota Bogor. Masyarakat Bogor menjadi tidak nyaman dalam menggunakan angkot dan berpendapat bahwa tariff yang diberikan untuk sekali jalan tidak sebanding dengan pelayanan yang diberikan. Menurut masyarakat kota Bogor, fasilitas dan kenyamanan angkot Bogor masih ada di bawah standar. Beberapa perilaku sopir angkot tersebut yaitu :

1. Sering melanggar rambu-rambu lalu lintas
Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sering dilakukan oleh sopir angkot di Kota Bogor, seperti melanggar lampu lalu lintas dan melanggar marka jalan. Pelanggaran yang dilakukan ini menyebabkan terganggunya aktivitas lalu lintas dan rawannya kecelakaan di sepanjang jalan yang dillewati. Namun sayangnya pelanggaran ini terkadang tidak mendapatkan peringatan dari pihak kepolisian yang menyaksikan pelanggaran tersebut sehingga memicu pengguna jalan lain untuk melakukan pelanggaran yang sama.
2. Berhenti sembarangan untuk mengangkut dan/atau menurunkan penumpang
Angkot sering berhenti pada tempat-tempat yang yang tidak seharusnya, seperti perempatan, pertigaan, dan tikungan jalan. Penyebabnya yaitu karena sopir angkot ingin mencari penumpang lebih cepat. Akibat yang terjadi yaitu timbulnya kemacetan dan menumpuknya emisi gas buang yang menimbulkan polusi udara.
3. Memotong jalan atau membelok tanpa memberi lampu isyarat
Kebiasaan ini sangat membahayakan pengguna jalan lain. Sopir angkot melakukan kebiasaan ini adalah untuk menyambut dengan cepat calon penumpangnya agar tidak terambil oleh sopir lain.
4. Sering berhenti mendadak
Berhentinya angkot secara mendadak dapat menyebabkan bahaya bagi pengguna jalan lain. Bahayanya yaitu dapat menyebabkan kecelakaan ringan, atau kecelakaan yang beruntun jika dalam jam-jam sibuk. Kebiasaan berhenti mendadak ini disebabkan penumpang angkot yang meminta turun secara mendadak atau penumpang lain yang memberhentikan mereka
5. Menelantarkan penumpang dan memotong trayek
Banyak angkot yang rela menurunkan penumpangnya di tengah perjalanan karena penumpang di mobil yang bersangkutan sedikit. Penumpang tersebut ditelantarkan dengan alasan yang beragam. Setelah sopir angkot menurunkan penumpangnya, mereka akan memotong trayek dengan membalik jalur dan mencari penumpang yang lain. Jumlah trayek yang ada di kota Bogor pada tahun 2010 mencapai 21 trayek (Dihubkominfo Kota Bogor, 2010).

6. Berhenti di sembarang tempat
Angkot sering berhenti di sembarang tempat untuk mencari penumpang. Kebiasaan sopir angkot untuk berhenti di sembarang tempat mengakibatkan timbulnya beberapa permasalahan lalu lintas, seperti macet dan menghalangi jalan. Selain itu, angkot yang berhenti di sembarang tempat juga mengakibatkan polusi karena menumpuknya gas CO (karbon monoksida) di suatu tempat. Tetapi terkadang penumpang justru menyukai keberadaan angkot yang langsung ada di depannya ketika diperlukan. Hal ini disukai karena penumpang tidak harus jauh-jauh mencari angkot ke terminal atau tempat pemberhentian. Penumpang tidak ambil pusing meskipun perilaku angkot yang berhenti sembarangan ini memberikan efek negative bagi pengguna jalan lainnya seperti macet yang beruntun.
7. Muatan armada melebihi kapasitas
Kapasitas sebuah angkot yang ideal adalah 12 orang. Namun dalam kenyataannya angkot yang dipakai di kota Bogor terkadang berkapasitas lebih dari 12 orang. Para sopir angkot juga sering memaksakan tempat duduk yang harus berhimpitan antara satu penumpang dan penumpang yang lain, bahkan jok depan diisi oleh dua orang yang seharusnya hanya untuk satu orang. Kondisi yang berhimpitan ini menimbulkan sesak dan panas, serta menjadikan rawan terjadinya pencurian barang berharga penumpang, seperti *handphone* dan dompet.
8. Kurang memedulikan kondisi mesin
Cukup banyak angkot yang mesinnya kurang terawat dengan baik. Kondisi mesin yang buruk membuat angkot menjadi sering mogok dan boros bahan bakar yang menyebabkan pencemaran udara serta kebisingan. Hal ini memberikan dampak langsung bagi lingkungan hidup sekitar dan melanggar Undang-undang No.22 tahun 2009 Pasal 211 dan 212. Pasal 211 menyebutkan bahwa setiap pemilik dan atau pengemudi angkutan umum wajib mencegah pencemaran udara dan kebisingan. Sedangkan pasal 212 menyebutkan bahwa setiap pemilik dan.atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.
9. Menggunakan *handphone* saat mengemudi
Perilaku sopir angkot yang menggunakan *handphone* saat mengemudi ditentang keras oleh pemerintah maupun masyarakat. Perilaku ini dapat menyebabkan konsentrasi mengemudi menjadi terpecah sehingga dapat membahayakan diri pengemudi, penumpang, maupun pengguna jalan lainnya.
10. Merokok saat mengemudi
Sopir angkot sering melakukan kebiasaan merokok saat mengemudi yang menyebabkan akibat negative bagi penumpang. Asap rokok yang ditimbulkan akan membuat udara menjadi tercemar dan menimbulkan bau rokok yang tidak sedap. Selain itu asap rokok juga berbahaya bagi penumpang yang menghirupnya.
11. Tidak mengembalikan uang kembalian atau dengan sengaja mengembalikan uang kembalian kurang dari semestinya
Satu hal lagi yang sekarang menjadi biasa adalah ketidakjelasan tariff angkot. Tidak ada stiker atau *licences* yang menunjukkan tariff angkot sekali jalan.

Dengan demikian sopir angkot sering seenaknya sendiri dalam hal uang kembalian, yaitu tidak mengembalikan uang kembalian atau dengan sengaja mengembalikan uang kembalian kurang dari semestinya.

Berdasarkan informasi, jumlah angkot di kota Bogor mencapai 3.425 unit. Banyaknya jumlah angkot di kota Bogor ini menjadi benang kusut dalam kemacetan dan kepadatan lalu lintas (Seputar Bogor 2010). Julukan kota Bogor pun bertambah. Selain kota hujan, Bogor pun mendapat julukan kota seribi angkot. Persaingan angkot untuk menaikkan penumpang sangat terlihat, dan jumlah angkot berpotensi bertambah terus setiap tahun karena adanya faktor kemudahan dalam mendapatkan kendaraan untuk angkot sekaligus izin trayeknya.

Keberadaan angkot yang *overloaded* dan perilaku sopir angkot yang menyertainya ini memiliki dampak yang cukup serius, Dampak tersebut tidak hanya dirasakan oleh penumpang saja melainkan juga pengguna jalan lain. Untuk penumpang angkot, dampak yang dirasakan adalah ketidaknyamanan berada di dalam angkot. Ketidaknyamanan ini selain dikarenakan kebiasaan para sopir angkot tetapi juga karena kondisi angkot fisik angkot tersebut. Sebagian angkot pada bagian interiornya terkesan asal-asalan, seakan-akan angkutan umum hanyalah kendaraan yang bisa berjalan dan penumpang dapat duduk di dalamnya untuk mencapai tujuan. Di sisi lain, terdapat angkot yang mempunyai kondisi fisik yang bagus namun malah didesain secara berlebihan sehingga juga menimbulkan ketidaknyamanan. Contohnya yaitu angkot yang dipasang sound system dalam ukuran cukup besar di bagian dalam, tepatnya di ujung belakang. Keberadaan sound system ini selain memakan tempat penumpang juga mengakibatkan polusi suara.

Dampak lingkungan yang dirasakan oleh pengguna jalan lainnya adalah polusi. Polusi udara merupakan polusi yang paling sering ditemui di jalanan. Pada beberapa angkot dapat ditemui asap hitam tebal dan berbau yang dikeluarkan dari knalpot. Kemunculan asap hitam disebabkan terlalu banyak bensin yang bercampur dengan udara. Asap hitam ini mengandung karbon monoksida (CO) yang cukup tinggi dan akan terasa pedih jika mengenai mata, Asap angkot yang menghasilkan karbon monoksida dan hidrokarbon berlebihan dapat membahayakan masyarakat. Karbon monoksida dalam tingkat tidak sehat dapat menyebabkan kerusakan otak pada janin, sedangkan hidrokarbon yang berlebih dapat merangsang tumbuhnya kanker atau leukemia.

Sebenarnya sudah ada regulasi yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 210 Undang-undang No.22 Tahun 2009 menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan. Ketentuan gas emisi yaitu karbon monoksida maksimal 4,5 persen atau hidrokarbon maksimal 1200 ppm. Selain itu juga ada pasal 211 Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Perlindungan Kelestarian Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang mewajibkan pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum untuk mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

Sepertinya regulasi yang sudah ditetapkan oleh pemerintah ini kurang diperhatikan oleh para pengemudi maupun penyedia jasa angkutan umum. Mereka tidak peduli dengan emisi gas buang yang dihasilkan oleh angkutan umum mereka yang sebagian besar menghasilkan emisi di atas batas ambang. Angkutan umum

hanya dianggap sebagai alat untuk menghasilkan pendapatan saja, tanpa memperhatikan keadaan kondisi lingkungan sekitar.

Solusi yang Pernah Ditawarkan Sebelumnya

Permasalahan yang timbul sebenarnya bukan murni dari para pengemudi angkot itu sendiri. Penumpang dan pengendara lain juga turut andil dalam permasalahan tersebut. Pemerintah yang merupakan pihak penengah dan pemegang keputusan menjadi sebuah keharusan untuk mencari jalan keluar dari permasalahan tersebut.

Adapun beberapa solusi yang pernah dilaksanakan pemerintah sebagai upaya penanggulangan permasalahan lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Pembinaan sopir angkot
Pembinaan sopir angkot ini bertujuan untuk memberikan pendidikan agar para pengguna jalan khususnya sopir angkot dapat lebih bijak dalam berlalu lintas. (Radar Bogor 2010)
2. Pemberlakuan sertifikasi untuk sopir angkot
Dishubkominfo kota Bogor memberlakukan kebijakan bahwa setiap pengemudi angkot wajib memiliki sertifikat. Sertifikat ini dapat diperoleh dari pembinaan dan penyuluha tertib lalu lintas. Sertifikasi ini merupakan wujud upaya pengenalan etika berkendara terhadap pengemudi angkutan umum (Republika 2010).
3. Pembagian shift angkot
Pembagian shift yang diberlakukan oleh Pemerintah Kota Bogor sebagai upaya untuk mengurangi total armada angkot sehingga kemacetan dapat terselesaikan. Namun, setelah setahun lebih kebijakan ini berjalan, ternyata kemacetan di Kota Bogor masih bertahan. Kurangnya keefektifan dari kebijakan ini membuat Pemerintah Kota Bogor mengkaji ulang kebijakan ini dalam beberapa waktu mendatang (Pikiran Rakyat 2011)
4. Pelebaran jalan dan pembangunan jalur alternatif
Pelebaran jalan adalah upaya pengendalian kemacetan tanpa mengurangi armada yang melewati jalan tersebut. Pemerintah Kota Bogor sudah melebarkan jalan di berbagai kecamatan di Bogor. Selain itu, pembangunan jalan tol lingkaran luar Bogor merupakan salah satu wujud nyata dari upaya tersebut.
5. Penerapan UU No. 22 tahun 2009
Undang-Undang ini mengatakan bahwa untuk menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas, pemerintah memberikan penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Pencegahan dilakukan dengan pengawasan sedangkan pengaturan meliputi manajemen lalu lintas.

Undang-undang tersebut juga mengatakan bahwa pemerintah mewajibkan uji emisi berkala bagi setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan. Serta pemerintah mewajibkan pemeriksaan pada angkutan kota yang dinilai tidak layak jalan dan tidak nyaman untuk pengguna jasa.

Rekomendasi dan Prediksi Hasil di Masa Depan

Permasalahan yang ada sebenarnya bersumber dari lemahnya etika dari para pengguna jalan. Kedewasaan dan kesadaran dalam menggunakan fasilitas umum, khususnya jalan raya, merupakan sebuah solusi jitu dalam pengentasan permasalahan lalu lintas. Namun, kondisi di lapangan untuk menerapkan solusi tersebut tidak akan berhasil jika hanya dengan cara yang biasa-biasa saja. Perlu adanya dukungan dan bantuan dari pihak pemerintah untuk memberikan ketegasan mengenai masalah yang sudah berakar ini.

Kondisi di lapangan mengatakan bahwa, pemerintah sudah cukup tegas dalam menyikapi permasalahan lalu-lintas. Contoh nyata dari upaya tersebut adalah diberlakukannya polisi atau petugas lalu lintas di titik-titik rawan kemacetan. Upaya ini bertujuan agar petugas-petugas yang ada di lapang pada saat itu dapat mengatur lalu lintas dan mengawasi jalannya lalu lintas yang tertib. Sehingga dibangunlah pos-pos penjagaan lalu lintas yang biasanya ditempatkan di tepi perempatan jalan. Namun ternyata, masalahnya bukan dari kebijakan yang telah dikeluarkan, melainkan berasal dari petugas-petugas lapang tersebut tidak menjalankan tugasnya dengan baik. Petugas-petugas yang seharusnya jaga di pos penjagaan pun terkadang tidak berada di tempatnya. Hal ini terjadi karena kurangnya pengawasan pimpinan terhadap petugas-petugas tersebut. Hal-hal kecil semacam inilah yang akhirnya dapat menimbulkan pemikiran negative masyarakat sehingga rasa kepercayaan masyarakat kepada petugas-petugas tersebut menjadi berkurang.

Pembinaan dan pengawasan merupakan cara yang efektif dalam mewujudkan kedewasaan dan kesadaran berlalu lintas. Dengan adanya pembinaan ini, para pengguna jalan akan teringat mengenai solidaritas, dan rasa saling menjaga antar pengguna jalan. Bentuk pembinaan masyarakat dapat dilakukan dengan banyak cara, misalnya dengan mengadakan seminar bagi anak SMA, melakukan kampanye lalu lintas, ataupun dengan menggunakan baliho-baliho penggugah semangat mengenai ketertiban lalu lintas.

Pengawasan merupakan tindak lanjut dari program pembinaan. Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dapat diselesaikan dengan ketegasan dari sebuah pengawasan. Pengawasan yang baik adalah pengawasan yang terinterregasi karena pengawasan memegang peranan penting dalam sebuah system.

Pihak-pihak yang Dapat Membantu Mengimplementasikan Gagasan

Pihak yang dipercaya dapat memberikan perubahan kepada masyarakat adalah pihak pemerintah yang dalam hal ini adalah sebagai regulator. Sebagai regulator, pemerintah memiliki andil dalam menciptakan keseimbangan antara sediaan dan permintaan Angkatan Umum Penumpang (AUP), antara lain :

1. Menjamin system operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan, dan pengusaha jasa angkutan
2. Meningkatkan pembangunan dan perkembangan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan

3. Menjamin pemerataan jasa angkutan
4. Mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan (Waparni, 1990)
5. Meningkatkan pengawasan lalu lintas yang komprehensif dan kontinyu

Namun, pihak swasta juga dapat turut membantu pemerintah seperti memperbaiki system transportasi dan infrastruktur lain yang berguna dalam pengentasan permasalahan lalu lintas.

Langkah-langkah Strategis Untuk Mengimplementasikan Gagasan

Beberapa langkah strategis yang apat digunakan untuk mewujudkan upaya-upaya tersebut di atas adalah sebagai berikut:

1. Pemerinah menjalin kerjasama terhadap pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan-permasalahan yang sesuai dengan bidang masing-masing
2. Pengoptimalisasian sumber daya yang dimiliki, yang dapat dilakukan dengan memperbaiki kualitas sumber daya melalui pembinaan dan penyuluhan dengan pengawasan yang komprehensif
3. Melakukan perbaikan sarana dan prasarana transportasi

Tiga upaya diatas jika dapat dilaksanakan dengan baik akan mewujudkan sebuah kedewasaan dan kesadaran berlalu lintas. Rasa aman dan nyaman dalam berkendara menjadi hal yang bukan lagi impian.

KESIMPULAN

Permasalahan lalu lintas yang timbul merupakan sebuah wujud permasalahan yang komplikatif. Faktor antara pemerintah, sopir angkot, dan para pengguna jalan yang lain merupakan wujud yang harus diselaraskan dan terkoordinasi. Pemerintah sebagai regulator dalam melakukan sebuah perbaikan-perbaikan, memiliki andil dalam menciptakan keseimbangan antara sediaan dan permintaan Angkutan Umum Penumpang.

Langkah-langkah strategis sebagai upaya memperbaiki kondisi permasalahan lalu lintas diantaranya adalah menjalin kerjasama kemitraan dengan pihak swasta, optimalisasi sumberdaya, serta peningkatan infrastruktur transportasi dan lalu lintas. Penanaman jiwa sadar berlalu lintas dan peduli lingkungan juga perlu ditanamkan sejak dini agar masyarakat bisa menerapkan tertib berlalu lintas tanpa butuh paksaan dari pihak manapun.

Langkah- langkah tersebut jika terfokus dan terlaksana, maka tidak menutup kemungkinan akan terciptanya masyarakat dengan kedewasaan dan kesadaran lalu lintas yang tinggi yang peduli akan lingkungan. Sehingga pada akhirnya problematika angkot di Kota Bogor dapat terselesaikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Pemerintah Kota Bogor. 2009. *Trayek Angkot Bogor*. Bogor: Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Bogor.
- Peraturan Walikota Bogor No. 10 tahun 2010 tentang Pelimpahan Kewenangan Penandatanganan Pelayanan Perizinan, Persetujuan, Pendaftaran, Pemrosesan, dan Surat Keterangan di Kota Bogor.
- Pikiran Rakyat, 2011. *Shift Angkot di Kota Bogor Akan Dikaji Ulang*. Pikiran Rakyat, Selasa 22 Februari 2011.
- Radar Bogor, 2010. *Kurang Disiplin, Sopir Angkot Dibina*. Radar Bogor, Jumat 23 Juli 2010.
- Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RJPD) Kota Bogor Tahun 2005-2025.
- Republika, 2010. *Sopir Angkot Kota Bogor Wajib Bersertifikat*. Republika, Selasa 27 Juli 2010.
- Seputar Bogor, 2010. *Jumlah Angkot Overloaded*. Seputar Bogor, Sabtu 29 Februari 2010.
- Seputar Bogor, 2010. *Jumlah Angkot Perlu Ditekan*. Seputar Bogor, Sabtu 24 April 2010.
- Undang-undang No.14 Tahun 1992 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Undang-undang No.22 Tahun 2009 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan Bogor*. Bandung: ITB.
- http://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum diakses tanggal 26 Februari 2011.
- http://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_Kota diakses tanggal 26 februari 2011.
- <http://evolusipemikiran.blogspot.com/2007/03/bogor-tanpa-angkot.html> diakses tanggal 26 Februari 2011.

Lampiran

DAFTAR RIWAYAT HIDUP DOSEN PEMBIMBING

Nama Lengkap : Dr.drh. Umi Cahyaningsihm MS.
NIP : 19571007 198203 2 001
Tempat tanggal lahir : Surabaya, 7 Oktober 1957
Alamat : lab. Protozoologi, jl. Agatis Kampus Darmaga,
FKH-IPB Bogor
Pangkat/gol : Lektor kepala/IV b
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia

Bogor, 28 Februari 2011

Dr. drh. Umi Cahyaningsih, MS.

NIP. 19571007 198203 2 001

DAFTAR RIWAYAT HIDUP PENULIS

Nama Lengkap : Anizza Dyah Kartika Maharani
Nama Panggilan : Nisa
Tempat tanggal lahir : Surakarta, 22 Juni 1992
Jurusan/Angkatan : Kedokteran Hewan/47
Alamat : Jl. Majapahit 783 Jogorogo Ngawi Jawa Timur
Alamat di Bogor : Asrama Tingkat Persiapan Bersama IPB
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
Riwayat Pendidikan :
1. TK Parmadiswi 1 Surakarta (1996-1998)
2. SD Muhammadiyah 1 Surakarta (1998-2001)
3. SDN Jogorogo 1 (2001-2004)
4. SMPN 2 Ngawi (2004-2007)
5. SMAN 2 Ngawi (2007-2010)
6. Fakultas Kedokteran Hewan Institut Peratnian Bogor (2010-sekarang)

Bogor, 28 Februari 2011

Anizza Dyah Kartika Maharani

B04100069

Nama Lengkap : Andini Kusumawardhani
Nama Panggilan : Dini
Tempat tanggal lahir : Ponorogo, 8 Januari 1990
Jurusan/Angkatan : Ekonomi Sumberdaya Lingkungan/45
Alamat : Jalan Anjani no. 20A Pakunden-Ponorogo Jawa Timur 63416
Alamat di Bogor : Babakan Lebak RT II/RW V Bogor
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
Riwayat Pendidikan :
1. TK Batik Bhakti Ponorogo (1993-1996)
2. SD Ma'arif Ponorogo (1996-2002)
3. SMP Negeri I Ponorogo (2002-2005)
4. SMA Negeri I Ponorogo (2005-2008)
5. Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor (2008-sekarang)

Organisasi yang pernah diikuti :

- Purna Paskibraka Indonesia kabupaten Ponorogo (2006-sekarang)
- Badan Eksekutif Mahasiswa Tingkat Persiapan Bersama Pejuang 45 (2008-2009)
- Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Manajemen Kabinet Orange Beraksi (2009-2010)
- Ikatan Mahasiswa Jawa Timur di Bogor (2008-sekarang)
- Keluarga Mahasiswa Ponorogo di Bogor (2008-sekarang)

Prestasi yang Pernah Diraih :

- Nominasi Penyaji Terbaik Festival Teater se Jawa-Bali (2008)
- Pasukan Pengibar Bendera IPB 2008-2009
- The best Traditional Dance "Reog Ponorogo" Festival Olahraga Tradisional dan Budaya Nusantara 2008
- Special Performance "Reog Ponorogo" Gebyar Nusantara 2009

Bogor, 28 Februari 2011

Andini Kusumawardhani

H44080004

Nama Lengkap : Fajar Sakti Nur Hardiansyah
Nama Panggilan : Fajar/Sakti
Tempat tanggal lahir : Ngawi, 01 Oktober 1989
Jurusan/Angkatan : Kedokteran Hewan/45
Alamat : Jalan Jend. S. Parman no. 2 Ngawi Jawa Timur
63216
Alamat di Bogor : Wisma An-nur Gg. Babakan Raya I, RT III/RW I
Dramaga Bogor
Agama : Islam
Kewarganegaraan : Indonesia
Riwayat Pendidikan :

- SDN Margomulyo III Ngawi (1996-2002)
- SMPN 2 Ngawi (2002-2005)
- SMAN 2 Ngawi (2005-2008)

Riwayat prestasi :

- Juara II Dimas Diajeng Kab Ngawi th. 2007
- Paskibraka Nasional th. 2007
- Duta belia Indonesia th. 2007
- Peraih *the best humor film* dalam festival film Smada th. 2008
- Peraih SMADA Awards kategori bela negara th. 2008
- Juara II lomba nasyid Al-Huriah th. 2008
- The best Traditional Dance “Reog Ponorogo” Festival Olahraga Tradisional dan Budaya Nusantara 2008

Riwayat Organisasi :

- BEM TPB 45 (staf Kajian dan Strategi/2008-2009)
- DPM FKH IPB (komisi I/2009-2010)
- HIMPRO Satwaliar FKH IPB (anggota/2009-2010)
- IMAKAHI IPB (staf Kaderisasi/2009-2010)
- HIMPRO Satwaliar (staf Pendidikan/2010-sekarang)
- BEM KM IPB Kabinet IPB Bersahabat (staf Kementrian Pertanian/2010-sekarang)
- IMAKAHI IPB (staf Kajian dan Strategi/2010-sekarang)

Bogor, 28 Februari 2011

Fajar Sakti Nur Hardiansyah

B04080136