

STATEMENT PROCEDURES FOR DECLINE INCREASING IN BEKASI KAJIAN KEMACETAN TERHADAP PENURUNAN PENDAPATAN SUPIR ANGKOT DI BEKASI

Deslida Saidah
STMT Trisakti
adibahalfi@gmail.com

Mustika Sari
STMT Trisakti
mustika0017@gmail.com

Danang Darunanto
STMT Trisakti
ddarunanto@yahoo.com

ABSTRACT

The purpose of this research is to know the cause of traffic jam in Bekasi high and urban transportation (angkot) not orderly passing, sharp decrease to income of Angkot in Bekasi. This research uses descriptive qualitative method with data analysis technique using interview, observation, documentation and triangulation of source. The result of the research, the very high traffic jam in Bekasi is caused by the number of city transportation exceeds the ideal amount, the increase of private vehicles especially motorcycle and road construction such as tolls and housing, flood. The angkot drivers are not orderly in Bekasi because of the chase of the deposit and the lack of angkot passengers and the replacement of the main public transportation drivers, the absence of officers in crowded places such as stations, shopping areas and the lack of strict officers. Revenue angkot very less because of the many rivals such as online-based vehicles, employee buses, school buses and motorcycles.

Keywords: City transportation; decrease in income; congestion; violation

PENDAHULUAN

Bekasi merupakan salah satu di BoDeTaBek, kota yang menjadi tujuan utama para perantau sebagai tempat tinggalnya dan bekerja. Bekasi dengan memiliki luas wilayah 210.49 km persegi ini merupakan salah satu kota megapolitan, kota yang memiliki jarak yang tidak begitu jauh dari Ibukota Indonesia dan jumlah penduduk 2.334.871, Bekasi menduduki peringkat ke-10 sebagai kota dengan kepadatan tertinggi. Kemacetan yang terjadi di Bekasi merupakan salah satu masalah yang setiap hari harus dilalui oleh warganya. Banyak faktor yang menyebabkan kemacetan di Bekasi diantaranya: banyaknya jumlah kendaraan pribadi, kendaraan umum, terutama angkutan kota (angkot) jumlahnya

sangat banyak dan banyaknya pusat perbelanjaan yang ada di Bekasi, yang jumlahnya ada lebih dari 20 mall. Kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyeberangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan (Boediningsih, 2011). Banyaknya pengguna jalan yang kurang tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar, selain itu ada pemakai jalan yang melawan arus. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan lalu lintas yang akhirnya menyebabkan

kemacetan. Bekasi terus melakukan pembangunan dan pembenahan dari segala aspek, salah satunya transportasi umum. Angkutan Kota (Angkot) merupakan salah satu sarana transportasi umum yang beroperasi di Bekasi. Bekasi mempunyai banyak masalah yang berhubungan dengan transportasi umum terutama pada angkot. Banyak terjadi pelanggaran dan kemacetan disebabkan oleh angkot di Bekasi yang patut diperhatikan secara serius. Hal tersebut bisa dilihat dari banyak surat tilang dikeluarkan dan angka kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pemerintah berkewajiban memberikan rasa aman dan keselamatan bagi pengguna jalan. Dan sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor: 8 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan Dan Perbengkelan Kendaraan Bermotor Di Wilayah Kabupaten Bekasi dan dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Dan Etika Masyarakat Dalam Berlalu Lintas. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui penyebab Kemacetan di Bekasi Tinggi, penyebab Angkutan Kota (Angkot) tidak tertib berlalulintas di Bekasi, dan mengetahui penyebab pendapatan penghasilan angkot menurun tajam di Bekasi.

KAJIAN PUSTAKA

Ada empat faktor yang menjadi indikator yang memengaruhi kesadaran hukum (Soekanto 1972), yaitu: Pengetahuan mengenai hukum, pemahaman terhadap hukum, Sikap terhadap hukum dan perilaku hukum. Lalu lintas adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan (Warpani, 2002). Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya yang ditandai dengan menurunnya kecepatan perjalanan dari kecepatan yang seharusnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah lalu lintas

kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan merupakan permasalahan yang umum terjadi dan banyak terjadi di kota-kota besar yang pada gilirannya mengakibatkan kota menjadi tidak efisien dan bisa mengakibatkan kerugian ekonomi yang tidak sedikit. Menurut UU No. 22 Tahun 2009, manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan suatu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertibana, dan kelancaran lalu lintas.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif, menurut Bogdan dan Taylor (1992) metode kualitatif adalah sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau perilaku yang diamati dengan menggunakan jenis penelitian deskriptif yang menjadi objek dalam sumber data ini adalah para supir angkot, aparat Pemda setempat, aparat Kepolisian. Teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi dan dokumentasi. Metode analisis data pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan dan verifikasi data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penyebab Kemacetan di Bekasi Tinggi

Kemacetan dapat terjadi karena beberapa alasan yaitu : 1) arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan; 2) terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan; 3) terjadinya perbaikan jalan; 4) terdapat bagian jalan tertentu yang longsor; 5) parkir liar dari sebuah kegiatan; 6) pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas ; 7) karena kecelakaan yang terjadi dan adanya

aktifitas kegiatan masyarakat/organisasi mengganggu Lalu Lintas. Berdasarkan penelitian kemacetan yang terjadi di Bekasi karena arus yang ada di Bekasi yang semakin berkurang karena adanya pembangunan tol Becakayu, adanya pedagang kaki lima yang memakai trotoar atau jalan. Pembangunan perumahan di Bekasi sangat pesat, kadang perumahan tidak memperhatikan lingkungan sekitarnya sehingga menyebabkan banjir seperti terjadi di Harapan Indah Bekasi, bila musim hujan tiba akan mengakibatkan banjir dan merendam jalan-jalan yang ada di sekitarnya. Karena tanah di Bekasi tidak ada yang berbukit sampai sekarang tidak terjadi tanah longsor di Bekasi.

Banyaknya kegiatan keramaian seperti pasar, perbelanjaan atau kegiatan lainnya seperti pernikahan atau acara keagamaan selalu terjadi parkir liar di Bekasi. Pengaturan lalu lintas kadang tidak memperhatikan tinggi rendahnya arus lalu lintas seperti di perempatan lampu merah Superindo, Jakasampurna. Bila terjadinya kecelakaan akan mengakibatkan kemacetan yang panjang di Bekasi. Dan bila terjadi kegiatan masyarakat seperti demo buruh di Bekasi sering mengakibatkan kemacetan yang luar biasa. Dari hasil penelitian, jalan yang termasuk padat dan rawan kemacetan di kota Bekasi, terdapat di tengah kota maupun jalan akses di pinggir kota terutama menjelang dan di sekitar pusat perdagangan. Kemacetan juga terlihat menjelang mal Bekasi *Trade Centre (BTC)* hingga ke pintu gerbang Tol Bekasi Timur. Sementara menjelang pintu gerbang Tol dan pintu-pintu keluar tol Bekasi Barat, dan Jatibening, antrian kendaraan juga terjadi. Mulai dari persimpangan Rawa Panjang, Kemang Pratama Bekasi Selatan – *Cyber Mall*, persimpangan Jalan K.H Noer Ali dan perempatan lampu merah perumahan Jakapermai/Superindo, perempatan lampu merah Jatibening dan Sumber Artha (Kalimalang). Di dalam Kota Bekasi, kemacetan terjadi sepanjang jalan menjelang

stasiun Kereta api Bekasi dan perlintasan di Bulan-Bulan, putaran bekas patung lele. Sepanjang jalan ini selain banyak persimpangan, pintu perlintasan kereta api, kemacetan dipicu pula oleh angkot dan ojek yang berhenti menunggu penumpang. Antrian kendaraan bisa mencapai 2-3 kilometer, dari *fly over* stasiun Kranji, dan di sekitar pasar Pondok Gede. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang ada di kota Bekasi karena mereka belum dapat terlayani dengan baik oleh angkutan umum yang ada dan mudahnya untuk mendapatkan kepemilikan kendaraan bermotor dengan diberikan kemudahan-kemudahan kepada konsumen seperti uang muka yang ringan atau kecil. Kemacetan memiliki dampak sosial, biasanya dampak dari kemacetan ini menimbulkan stress, kesal, lelah yang dialami pengemudi/ pengendara bahkan secara luasnya berpengaruh terhadap psikologi penduduk yang ada di sekitar wilayah tersebut.

Dari segi ekonomi dampak kemacetan lalu lintas ini berdampak terhadap hilangnya waktu pengemudi/pengendara dan bertambahnya biaya yang harus dikeluarkan oleh pengendara/pengemudi, contoh nyatanya seperti pengendara /pengemudi harus mengeluarkan biaya ekstra dalam mengeluarkan uang untuk membeli bahan bakar minyak lebih banyak, karena cenderung ketika kemacetan lalu lintas terjadi cenderung lebih banyak menghabiskan bahan bakar yang lebih banyak. Yang lainnya contoh dari segi ekonomi ini yakni pengendara/pengemudi yang bekerja kehilangan pendapatan mereka karena terlambat masuk kantor, hal tersebut disebabkan karena biasanya absensi pekerja berpengaruh terhadap pendapatan pekerja tersebut (W. Mustikarani dan Suherdiyanto).

B. Langkah Memecahkan Kemacetan di Bekasi dan Batasan Kemacetan yang Dapat Diterima oleh Jalan Raya

Ada beberapa langkah yang bisa dilakukan untuk memecahkan permasalahan kemacetan lalu lintas yang harus dirumuskan

dalam suatu rencana yang komprehensif yaitu: 1) Peningkatan kapasitas, dalam meningkatkan kapasitas jalan/parasarana seperti: memperlebar jalan, menambah lajur lalu lintas sepanjang hal itu memungkinkan, merubah sirkulasi lalu lintas (rekayasa lalu lintas) menjadi jalan satu arah, untuk mengurangi konflik dipersimpangan melalui pembatasan arus tertentu, biasanya yang paling dominan membatasi arus belok kanan, dalam meningkatkan kapasitas persimpangan melalui lampu lalu lintas, persimpangan tidak sebidang/*flyover*, mengembangkan intelligent transport sistem, memberikan sanksi jika ada yang melanggar; 2) Keberpihakan kepada angkutan umum, dalam meningkatkan daya dukung jaringan jalan dengan adalah mengoptimalkan kepada angkutan yang efisien dalam penggunaan ruang jalan dengan cara pengembangan jaringan pelayanan angkutan umum, pengembangan lajur atau jalur khusus bus ataupun jalan khusus bus, pengembangan kereta api kota, subsidi langsung maupun tidak langsung melalui keringanan pajak kendaraan bermotor, bea masuk kepada angkutan umum, pembatasan kendaraan pribadi ; 3) Langkah ketiga biasanya tidak populer tetapi bila kemacetan semakin parah harus dilakukan manajemen lalu lintas yang lebih ekstrem adalah pembatasan penggunaan kendaraan pribadi menuju suatu kawasan tertentu seperti melalui *Electronic Road Pricing (ERP)*; 4) Melarang beroperasinya mobil pribadi 'berbadan besar' atau truk pada jam sibuk melintas di Bekasi; 5) Pelarangan Parkir kendaraan di badan jalan (on street parking).

Tingkat Kemacetan yang dapat diterima jalan raya dirancang secara khusus untuk tingkat pelayanan tertentu, sehingga mampu melayani pengguna kendaraan bermotor tanpa melampaui satu tingkat tertentu menurut AASHTO (1993), ada beberapa prinsip dasar untuk membantu menentukan tingkat kemacetan yang dapat diterima adalah : 1) Kebutuhan lalu lintas tidak diperkenankan

melebihi kapasitas jalan raya, bahkan untuk selang waktu yang pendek sekalipun; 2) volume lalu lintas desain per lajur tidak diperkenankan melebihi suatu tingkat di mana pada tingkat tersebut lalu lintas masih dapat membebaskan diri dari antrian panjang.; 3) pengguna kendaraan harus diberikan sedikit keleluasaan dalam menentukan kecepatan (kecepatan bisa saja dipengaruhi oleh panjang perjalanan); 4) kondisi operasional harus menyediakan sedikit banyak kebebasan dari tekanan pengemudi, yang disesuaikan dengan panjang dan durasi perjalanan; 5) adanya batasan-batasan praktis dari suatu tol yang ideal dan prinsip terakhir perilaku pengguna kendaraan terhadap kondisi operasional yang buruk dipengaruhi oleh kesadaran mereka akan biaya pembangunan dan biaya daerah milik jalan (*right of way cost*) yang dibutuhkan untuk meningkatkan pelayanan. Dengan adanya langkah memecahkan kemacetan dan beberapa prinsip dasar untuk mengetahui batasan tingkat kemacetan yang dapat diterima, diharapkan Pemda Bekasi dalam hal ini Dishub kota Bekasi dapat membantu mengurangi kemacetan yang tiap hari terjadi di kota Bekasi.

1)Rencana Tindak Penyelesaian 19 Titik Rawan Kemacetan Wilayah Kota Bekasi oleh DISHUB Kota BEKASI

Pembenahan Transportasi Darat di Bekasi harus segera dilaksanakan supaya terciptanya transportasi di Bekasi yang aman dan selamat serta nyaman sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemecahan masalah-masalah transportasi telah menjadi salah satu tugas utama yang harus dilakukan oleh pemerintah pusat dan daerah di dalam negeri dan di luar negeri. Problematika transportasi dewasa ini semakin meningkat, terlepas dari besarnya jumlah pengeluaran tahunan untuk mengembangkan berbagai sistem dan fasilitas transportasi. Jika memang ada satu kesimpulan yang sama dari hasil studi

terhadap kota-kota besar di dunia, hal itu adalah fakta bahwa semua manusia tidak puas, sering diungkapkan dalam bentuk protes terbuka, terhadap kondisi transportasi mereka, mengenai perkembangannya beserta dampak-dampaknya terhadap kota yang mereka huni (Gross & Thomson, 1998). Seperti ada masalah dalam pergerakan lalu lintas kita, khususnya pada jam-jam sibuk, yang mengakibatkan pengguna transportasi mengalami keterlambatan jutaan jam. Sejalan dengan masalah ini adalah meningkatnya jumlah kecelakaan (Khisty & Lall, 2005). Dari hasil penelitian bahwa Dishub sedang menyelesaikan 19 titik rawan kemacetan di kota Bekasi dengan harap kemacetan dapat berkurang atau tidak adanya kemacetan sehingga mengurangi problematika transportasi dan dapat menekan pengeluaran tahunan dalam hal biaya transportasi yang diakibatkan karena macet.

2). Penerapan Konsep Pembangunan Transportasi

Salah satu penerapan *Bekasi Smart City* adalah *Smart Mobility*. *Smart mobility* adalah *Light Rail Transit* atau kereta api ringan, *Bus Rapid Transit*, parkir meter. Untuk menambah pendapatan daerah kota Bekasi juga akan menerapkan *Transit Oriented Development*. Dengan demikian perjalanan akan didominasi dengan menggunakan angkutan umum yang terhubung langsung dengan tujuan perjalanan (*voice of Bekasi*). Dari hasil penelitian, Konsep ini sedang dalam proses pembangunan seperti *LRT* yang sedang dibangun di tol dari Cawang.

3). Angkutan Kota (Angkot) Tidak Tertib Berlalu Lintas di Bekasi

Angkot di Bekasi melampaui jumlah ideal ada 3200-3500 unit dengan beragam trayek. Menurut Kepala Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bekasi Yayan Yuliana mengatakan

Idealnya, jumlah angkot di Kota Bekasi 1.600 unit, namun saat ini sudah melebihi ketentuan, yakni mencapai 3200 hingga 3500 unit dengan beragam trayek. Banyaknya saingan angkot dengan kendaraan lain seperti kendaraan berbasis online, trans Bekasi, dan kendaraan antar jemput sekolah atau buruh / karyawan sehingga angkot mengabaikan peraturan untuk mendapatkan penumpang. Transportasi online saat ini telah menjadi candu di tengah masyarakat Indonesia. Keberadaannya kian menjamur, bahkan sampai memicu pertikaian dengan pengemudi transportasi konvensional. Banyaknya pusat perbelanjaan dan pasar di Bekasi, terminal Bekasi, stasiun Kranji dan stasiun Bekasi atau perempatan jalan-jalan di Bekasi, tempat berhentinya angkot untuk mencari penumpang dan kadang angkot menunggu sampai terisi penuh. Tidak selalu adanya petugas yang berwenang pada tempat keramaian seperti mal, menyebabkan angkot berhenti lama untuk mencari penumpang bahkan menjadikan tempat pangkalannya untuk angkotnya terisi penuh. Menyatakan Tagel (2013) penyebab tidak adanya petugas karena Petugas yang kurang memadai dilihat dari jumlah personil serta perlengkapan lalu lintas yang belum lengkap. Masih terdapat petugas yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti membiarkan terjadinya kemacetan lalu lintas. kurang tegasnya para penegak hukum dalam menghadapi pelanggaran-pelanggaran.

4). Meningkatkan Kesadaran Hukum Pada Supir Angkot

Hukum merupakan salah satu sarana utama dalam mengatur akan keselamatan dan keamanan berlalu lintas. Banyaknya pelanggaran atau tidak tertib yang dilakukan oleh supir angkot di Bekasi akibat dari dalam memenuhi target setoran sehingga mengabaikan peraturan berlalu lintas. Berdasarkan penelitian bahwa supir angkot mengatakan mereka bukannya tidak mengerti

dan memahami peraturan dan UU Lalu Lintas, tapi karena mereka mengejar setoran yang harus mereka targetkan setiap angkot itu keluar. Setoran ditetapkan oleh pemilik/perusahaan angkot, berdasarkan perhari (keluarnya angkot), yang mana setiap angkotan itu berbeda setoran berdasarkan jenis kendaraannya dan tahun. Setoran ini dapat menyebabkan supir tidak teratur atau tidak tertib berlalu lintas seperti ugal-ugalan (kebut-kebutan) terhadap sesama angkot, berhenti tidak pada tempatnya (halte), berhenti atau mengetem (mencari penumpang dengan berhenti lama) dan jarangnyanya supir sampai tujuan (selalu mengoper penumpang kepada angkot lainnya). Mereka mencari penumpang dengan berhenti di setiap lampu merah, pusat keramaian seperti pasar/pusat perbelanjaan, halte atau gang. Dari hasil pengamatan dan wawancara, supir angkot di Bekasi sebenarnya mengetahui dan sangat paham tata cara berlalu lintas yang sesuai undang-undang nomor 22 tahun 2009 tetapi belum bersikap dan berperilaku hukum.

Hal ini didukung oleh penelitian Santi dan Firman (2016) menyimpulkan terhadap jenis-jenis lalu lintas di jalan raya pada umumnya supir angkot telah mengetahui dan memahami jenis-jenis rambu lalu lintas tetapi pengemudi angkot kurang mengetahui tentang undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, akan tetapi mereka dianggap mengetahui ketika undang-undang tersebut telah diundangkan. Dalam meningkatkan kesadaran hukum maka peranan aparat sangat diperlukan. Polisi dan Dishub lalu lintas yang merupakan unsur pelaksana dalam hal menjaga, mengatur mendidik dan menegakkan hukum berlalu lintas untuk menciptakan kelancaran, ketertiban, keamanan dan keselamatan di jalan raya. Pada Undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 208 mengatakan Pembina lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya Keamanan dan Keselamatan lalu lintas dan

angkutan jalan. Upaya membangun dan mewujudkan Budaya Keamanan dan Keselamatan lalu lintas dan Angkutan jalan dilakukan melalui :

- 1) Pelaksanaan Pendidikan berlalu lintas sejak usia dini.
- 2) Sosialisasi dan internalisasi tata acara dan etika berlalu lintas serta program Keamanan dan Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 3) Pemberian penghargaan terhadap Keamanan dan Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 4) Penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib; dan
- 5) Penegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan.

Dari hasil wawancara narasumber yaitu Polisi dan Dishub mengatakan dalam hal membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan berlalu lintas, aparat hukum di Bekasi melakukan yaitu: 1) mengajak dan mendidik polisi cilik di sekolah-sekolah di Bekasi, 2) Pemerintah kota Bekasi selalu mensosialisasikan kesadaran hukum melalui acara-acara untuk masyarakat. 3) Setiap tahun diadakan pemilihan supir teladan. 4 dan 5 : Kepolisian Bekasi dan Dishub melakukan upaya dalam meningkatkan kesadaran hukum Pengemudi Angkot yaitu upaya preventif dan represif.

5). Kegiatan yang Dilakukan oleh Pemerintah Kota Bekasi dan Dishub Kota Bekasi Dalam Membenahi Angkot di Bekasi

Pembenahan angkot di Bekasi yang sedang atau sudah dilaksanakan: 1) Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi mengamankan puluhan angkutan yang parkir sembarangan di sepanjang jalan Negara, mulai dari batas Kota Bekasi hingga Batas Kabupaten Karawang. Puluhan angkutan itu terpaksa diamankan lantaran parkir sembarangan dan tidak laik jalan. Menertibkan

angkot dan dikendalikan 3) Pemerintah Kota Bekasi akan mengganti angkutan umum dengan kapasitas lebih besar sekitar 30 kursi penumpang. Pengadaan angkutan massal tidak dikuasai pemerintah daerah, tetapi diserahkan kepada swasta seperti angkutan umum. Syaratnya, usaha angkutan itu berbadan hukum dan tidak dikelola secara perorangan agar mudah dikontrol. Tujuan penggantian angkutan umum itu untuk mengurangi ruang kepadatan di jalan raya 4) Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bekasi, Jawa Barat, bersama dengan anggota Satlantas Polresta Bekasi Kota dan Satpol PP Kota Bekasi merazia para sopir angkutan kota (angkot) yang tidak memiliki izin operasional serta kendaraan angkot yang tidak layak jalan (Dishub) ; 5) Selain menindak para sopir angkot yang kedapatan berhenti sembarangan, petugas Dishub Kota Bekasi juga memeriksa kelengkapan surat para sopir angkot seperti KIR, izin trayek, SIM (Dishub) ; 6) Terkait dengan izin trayek dan KIR angkot, kata dia, pemerintah daerah memberikan masa tenggang selama 15 tahun. Setelah itu, izin mesti diperpanjang lagi melalui peremajaan angkot. Ada sekitar 3.200-3.500 angkot di Kota Bekasi. Setelah beroperasi selama 15 tahun, angkot mesti diganti menjadi pelat hitam atau melakukan peremajaan. Mulai sekarang sudah kami sosialisasikan angkot di atas 15 tahun untuk mengganti menjadi plat hitam, bukan lagi sebagai kendaraan angkot (Dishub); 7) Penetapan angkot ber-AC sesuai dengan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dengan target semua angkot harus ber-AC paling lambat Februari 2018 mendatang. 8) Pemerintah Kota Bekasi akan membeli sembilan unit bus sedang untuk armada Trans-Patriot, angkutan massal baru di wilayah setempat. Dengan adanya pembenahan angkot oleh Pemerintah dan Dishub Kota Bekasi, diharapkan angkot lebih tertib dan banyak

memakai kendaraan umum seperti angkot sehingga Lalu Lintas bisa lancar dan tertib sesuai dengan Undang-Undang.

C. Pendapatan Penghasilan Angkot Menurun Tajam di Bekasi

Penumpang angkot sudah banyak berkurang bertahun-tahun, karena penumpang mencari alternatif kendaraan yang lain untuk sampai tujuan seperti motor. Selain itu juga angkot merasa tersaingi dengan kendaraan yang berbasis online. Dari hasil penelitian menyatakan bahwa penumpang angkot semakin berkurang banyak karena kendaraan yang berbasis online.

Untuk meningkatkan dan mengoptimalkan kepada angkutan kota yaitu, pengembangan pelayanan angkutan kota seperti semua angkot diwajibkan memakai Air Conditioning (AC) tahun 2018 sesuai dengan penetapan oleh Menteri Perhubungan, peremajaan angkot, kedisiplinan supir dalam menyetir angkot, harus mengantar penumpang sampai akhir tujuan, memberikan rasa nyaman dan aman di dalam angkot. Berdasarkan wawancara dengan supir angkot, mereka tidak keberatan kendaraanya memakai AC dengan syarat pemerintah membantu dalam penggantian kendaraan mereka karena kendaraan mereka didesain tidak memakai AC dari pabriknya karena itu harga kendaraan mereka lebih murah dibandingkan dengan kendaraan sejenisnya dengan merek dan tipe yang sama. Membatasi umur kendaraan untuk angkot dan membantu mereka dalam pengkreditan, perawatan dan bahan bakar. keringan pajak baik dalam kendaraan khusus angkot maupun suku cadangnya. Pemerintah harus menata dan mengatur ulang yang berhubungan dengan angkutan umum berbasis online. Kendaraan Pribadi seperti motor dan mobil, penjualan motor dan mobil lebih diatur penjualan mulai dari pabrik sampai perusahaan penjualan secara kredit dan cash dan pembelian. Dan membatasi penjual motor dan mobil baru setiap daerah. Pemerintah

harus menyiapkan tempat parkir yang luas, aman dan nyaman untuk kendaraan pribadi yang akan di lokasi integrasi / penghubung moda transportasi umum. Pemerintah meningkatkan pajak progresif untuk kendaraan pribadi pada setiap rumah dan parkir tempat perbelanjaan dan perkantoran yang mahal.

SIMPULAN

Kemacetan memiliki dampak sosial, biasanya dampak dari kemacetan ini menimbulkan stress, kesal, lelah yang dialami pengemudi/ pengendara bahkan secara luasnya berpengaruh terhadap psikologi penduduk yang ada di sekitar wilayah tersebut. Dari segi ekonomi dampak kemacetan lalu lintas ini berdampak terhadap hilangnya waktu pengemudi/ pengendara dan bertambahnya biaya yang harus dikeluarkan oleh pengendara/ pengemudi. Untuk itu diperlu pembenahan transportasi darat di Bekasi, melakukan langkah memecahkan kemacetan dan batasan kemacetan yang dapat diterima oleh jalan raya, menyelesaikan Rencana Tindak 19 Titik Rawan Kemacetan Wilayah Kota Bekasi oleh DISHUB Kota BEKASI dan memastikan Konsep Pembangunan Transportasi. Angkutan kota (Angkot) tidak tertib berlalu lintas di Bekasi karena jumlahnya sudah tidak ideal 3200–3500 unit dengan beragam trayek. Untuk menertibkan melalui meningkat kesadaran hukum pada supir angkot. Pendapatan penghasilan angkot menurun tajam di Bekasi. Di dukung oleh hasil wawancara menyatakan bahwa penumpang semakin berkurang banyak karena kendaraan yang berbasis online. Dalam menambah penghasil angkot diperlukan keberpihakan kepada angkutan kota di Bekasi sehingga dapat mengoptimalkan kepada angkutan kota.

Dalam penelitian ini ditemukan yaitu:

Kemacetan yang terjadi di lampu merah Bekasi disebabkan karena pengendara lawan arah maju dan menutupi jalan. Untuk itu dengan adanya *yellow box junction* setiap perempatan lampu merah dan di pantau

memakai CCTV dan untuk menilang bila melanggar lalu lintas dengan dikirimkan surat tilang.

Tidak adanya pengembangan lajur atau jalur khusus angkot dan sepeda motor supaya mereka tidak mengganggu arah yang berlawanan yang dapat menghalangi kendaraan lawan arah sehingga kemacetan panjang. Sarana dan prasana serta fasilitas sudah cukup baik hanya perlu dirawat dan diperbaiki bila terjadi bencana alam atau gempa serta pembangunan seperti jalan tol. Supir angkot banyak melanggar aturan karena mengejar setoran dan banyaknya angkot di Bekasi melampaui jumlah ideal dengan beragam trayek. Dari hasil wawancara terhadap supir, mereka yakin kalau sudah ada gaji, mereka pasti tertib berlalu lintas. Penumpang angkot banyak yang beralih kepada kendaraan pribadi seperti motor , kereta, busway dan kendaraan online yang mudah, nyaman dan cepat sampai tujuan. Kendaraan angkot tidak dapat memakai AC karena keseluruhan kendaraan angkot didesain dari pabrik untuk tidak memakainya. Sedangkan pada tahun 2018, undang-undang dari Kementrian Perhubungan mengenai kendaraan umum wajib pakai AC tidak dapat dilaksanakan dengan baik karena diperlukan pergantian kendaraan umum seperti angkot baru yang didesain memakai AC sehingga memerlukan biaya cukup besar bagi pemilik angkot.

Banyaknya kendaraan pribadi di Bekasi, sehingga diperlukan pembatasan kendaraan pribadi dalam waktu sibuk dan menaikkan pajak kendaraan pribadi serta tempat parkir yang mahal khusus untuk kendaraan pribadi. Meninggikan uang muka dan cicilan dalam membelikan kendaraan untuk pribadi. Membatasi memiliki kendaraan pada setiap rumah dan pemilik. 8). Kekurangan petugas dan cctv pada jam sibuk.

DAFTAR PUSTAKA

- AASHTO. (1993). American Assosiation of State Highway and Transportation Officials. Guide for Design of Pavement Structure.
- Boediningsih, W. 2011. *Dampak kepadatan lalu lintas terhadap polusi udara kota surabaya. Jurnal Fakultas Hukum* 20(20) : 119-137
- Bogdan, Robert C. & Taylor, Steven J. (1992). Introduction to Qualitative Research Methods:
- A Phenomenological Approach in the Social Sciences, alih bahasa Arief Furchan. Surabaya: Usaha Nasional.
- Gross, J.J. & Thompson, R.. A. (1998). Antecedent and response focused emotion regulation: Divergen consequences for experience and physiology. *Journal of Personality and Social Psychology* 74: 224-237
- Tegal, D.P. (2013). Kesadaran hukum masyarakat pengguna jalan di kota Denpasar *Jurnal Magister Hukum Udayana* 2(2)
- Khisty, Jotin C. & Lall, Kent B. (2005). Dasar-dasar rekayasa transportasi. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor: 8 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan Dan Perbengkelan Kendaraan Bermotor di Wilayah Kapubaten Bekasi
- Santi & Firman.(2016). Kesadaran hukum berlalu lintas pengemudi angkutan kota trayek kode E di Makassar. *Jurnal tomalebbi III* (3): 160-173
- Warpami, S.P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : ITB
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- (DPR RI) Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia 2009). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta : DPR RI.
- Soekanto,S. 1977. Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum. *Jurnal Hukum & Pembangunan* 7 (6):462-470.
- (Pemda Kab Bekasi) Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi. 2005. Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 8 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan dan Perbengkelan Jalan dan Kendaraan Bermotor di Wilayah Kabupaten Bekasi. Bekasi Pemda Kabupaten Bekasi.

Halaman ini sengaja dikosongkan