

## BAB III

### A. Gambar Umum Lokasi Penelitian

#### 1. Letak Lokasi<sup>72</sup>

Terminal Joyoboyo adalah salah satu wilayah Kota Surabaya bagian selatan, yang terletak di jalan Joyoboyo. Tempat terminal ini bersebelahan dengan kantor Organda.

- Sebelah utara : Polsek Wonokromo.  
 Sebelah selatan : UPTD  
 Sebelah barat : lembaga pendidikan Santo yosep  
 Sebelah timur : Jalan raya wonokromo.

#### POTENSI BIS ANTAR KOTA<sup>73</sup>

No	Jurusan/Trayek	Frek Bus/Jam
1	Surabaya – Mojokerto	12
	Jumlah	12

#### IV. POTENSI BiS KOTA

No	Jurusan/Trayek	Kode Trayek	Frek Bus/Jam
1	Purabaya - Joyoboyo PP (Bis Kota)	Lyn E1	2
2	Joyoboyo - Jembatan Merah PP (Bis Kota)	Lyn E2	1
3	Joyoboyo - Pasar Turi - Sidosermo PP	Lyn D	17
4	Joyoboyo - Pegirikan - Endrosono PP	Lyn F	9
5	Joyoboyo - Kr.Menjangan - Lakarsantri PP	Lyn G	5
6	Gadung - Pasar Loak PP	Lyn GL	5
7	Pasar Wonokromo - Pagesangan PP	Lyn H2	1

<sup>72</sup> Dokumentasi Organda, 15 November 2009

<sup>73</sup> Dokumentasi Terminal Joyoboyo, 24 November

8	Joyoboyo - Rungkut - Sedati PP	Lyn H4W	9
9	Joyoboyo - Bratang - Medokan PP	Lyn JBM	4
10	Joyoboyo - Kenjeran PP	Lyn JK	3
11	Joyoboyo - Tambak Klangir PP	Lyn JTK	9
12	Joyoboyo - Kalianak PP	Lyn J	9
13	Joyoboyo - Sawahan - Pasar Loak PP	Lyn T1	3
14	Joyoboyo - Dinoyo - Kayon - Kalimas Barat PP	Lyn M	14
15	Joyoboyo - Kenjeran /Petojo - Ketintang PP	Lyn P	17
16	Joyoboyo - Bratang - Kenjeran PP	Lyn S	7
17	Joyoboyo - Rungkut - Wonorejo PP	Lyn U	10
18	Joyoboyo - Mulyasari - Kenjeran PP	Lyn T2	10
19	Joyoboyo - Balongsari/ngesong - Manukan PP	Lyn TV	15
20	Joyoboyo - Tambak Rejo PP	Lyn V	23
21	Joyoboyo - Pabrik Paku - Gedongan - Tb.Sawah PP	Lyn X	12
22	Joyoboyo - Demak PP	Lyn Y	3
	Jumlah		189

## 2. Luas Lokasi

Luas terminal Joyoboyo adalah 10.000 m<sup>2</sup>, dan berdiri pada tahun 1969 berfungsi sebagai terminal angkutan kota, dan bis kota. Status tanah terminal Joyoboyo sebagai tanah negara menurut surat keputusan walikota No. 243/ tanggal 8 April 1969.<sup>74</sup>

## 3. Struktur Organisasi Dan Personalia<sup>75</sup>

1. Pembina umum : Walikota Surabaya
- Pembina teknis : Kapolwiltabes Surabaya
- Pembina teknis harian : Kepala dinas perhubungan kota-sby
2. Ketua : Wastomi Suheri
- Wakil Ketua : Eddy Hasibun
- Wakil Ketua : H. Moh. Ali

<sup>74</sup> Ibid, 24 November

<sup>75</sup> Dokumentasi Organda, 15 November 2009

Wakil Ketua	:	Arifin Toyib
3. Sekretaris	:	Fauzi,SH
Wakil sekretaris	:	Mia Widodo,SH
Wakil sekretaris	:	Sonhaji Ilahon
4. Bendahara	:	H.Mordiyono
Wakil bendahara	:	Bambang Sutrisno
wakil bendahara	:	Fajar Haryanto
5. Ketua bidang organisasi	:	Sukardi
Hukum dan perizinan	:	Moh.Soleh
Angkutan dan prasana	:	Sekad
Ekonomi, dan keuangan	:	Bambang Herminto
Pembinaan perusahaan dan koperasi	:	Sentot Suratman, ST
Penelitian dan pengembangan	:	Subhan

## **B. Pelaksanaan Peraturan Walikota Nomor 98 Tahun 2008 Tentang Tarif Angkutan**

### **Di Kota Surabaya**

#### **1. Pengertian Dan Kebijakan Tarif Angkutan**

Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah, agar dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan sebagainya.

Angkutan umum khususnya angkutan orang yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 1993 yang telah diperbaharui menjadi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan Umum dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan, secara struktural dipisahkan dalam tiga kepentingan yaitu kepentingan pengguna jasa (masyarakat), penyedia jasa (operator angkutan) dan pemerintah (regulator).

Menurut Warpani angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan di laksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal angkutan massal, biaya angkutan menjadi beban tanggungan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi efisien karena biaya angkutan menjadi sangat murah.<sup>76</sup>

Namun berbeda dengan definisi yang ditetapkan dalam ketentuan hukumnya yaitu memperlihatkan keberpihakan kepada operator dengan *profit-oriented*-nya yaitu : “*Angkutan yang dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran*”.

Dalam Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan nomor 14 tahun 1992 pasal 1 ayat 2 "*Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang*

---

<sup>76</sup> Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h 38

*dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan*<sup>77</sup>. Dalam pengertian barang meliputi barang yang bersifat gas, cair, padat, termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan. Sedangkan di dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993 menyebutkan bahwa, definisi dari angkutan umum adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran.<sup>78</sup>

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Bahwa angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau membayar. Keberadaan angkutan umum bertujuan untuk menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, nyaman, cepat dan murah.

---

<sup>77</sup> *Undang-undang Tentang Transportasi*, h 133

<sup>78</sup> *Kemitraan Polri Masyarakat diedarkan cuma-cuma oleh Dispen Polri*, h. 38

Menurut Suprijadi kebijakan tarif yang berlaku di Indonesia mengacu pada tiga hal yaitu: pendekatan penyedia jasa, pendekatan pengguna jasa, dan pendekatan pemerintah.<sup>79</sup>

1. Pendekatan penyedia jasa. Kebijakan tarif yang berdasarkan pendekatan penyedia jasa dimaksudkan untuk menjaga kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa angkutan, serta demi menjaga kelancaran penyedia jasa, keamanan dan kenyamanan layanan jasa perangkutan, maka:
  - a. Tarif didasarkan atas berbagai biaya yang dikeluarkan, dalam arti dapat menutup seluruh biaya *produksi* jasa perangkutan dan memperoleh kelebihan berupa laba
  - b. Tarif seharusnya dapat memberikan pendapatan yang layak bagi penyedia jasa, sehingga upaya pemeliharaan sarana dan prasarana dapat terpenuhi dan pengembalian investasi dapat diwujudkan dalam waktu yang *relatif* tidak lama.
  - c. Tarif diharapkan dapat menumbuhkan alokasi modal yang rasional bagi pembangunan dan pengembangan usaha perangkutan serta mendorong tercapainya pemerataan pembangunan.
  - d. Untuk investasi yang besar dengan tingkat pengembalian modal yang cukup lama, maka tarif diharapkan dalam jangka panjang lebih tinggi dari *biaya marginal*

---

<sup>79</sup> Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h 150-152

- e. Jika penyusunan struktur penyedia jasa yang efisien dapat dikembangkan ke arah produktifitas setiap jenis jasa yang diperlukan, maka jasa pengangkutan dapat dikelompokkan pada setiap pelayanan sehingga pengklasifikasian tarif sesuai dengan jasa tersebut juga dapat disusun.
2. Pendekatan pengguna jasa. Pendekatan berdasarkan pengguna jasa dimaksudkan agar tarif tidak terlalu memberatkan pengguna jasa dan memperlancar mobilitas baik penumpang maupun barang, maka:
- a. Tarif harus *rasional*, diberlakukan secara umum, layak dan adil serta tidak *diskriminatif* dalam *pengklasifikasiannya*.
  - b. Tarif diharapkan dapat merangsang peningkatan kegiatan dunia usaha dan mendorong pertumbuhan produksi secara menyeluruh
  - c. Tarif diharapkan dapat terjangkau oleh daya beli pengguna jasa
  - d. Tarif sebagai unsur biaya pada *kalkulasi* harga pokok barang diharapkan dapat ditekan sekecil mungkin
  - e. Tarif diharapkan dapat membantu perkembangan *integritas* sosial masyarakat, khususnya bagi angkutan penumpang
  - f. Tarif harus dapat mendorong dan mengembangkan distribusi pemasaran yang luas
3. Pendekatan Pemerintah. Pendekatan Pemerintah dimaksudkan untuk mendorong pembangunan ekonomi serta menjaga stabilitas politik dan keamanan dalam rangka globalisasi, meliputi:

- a. Menjaga keseimbangan antara kepentingan pengguna jasa dengan penyedia jasa
- b. Menunjang upaya tercapainya kesejahteraan sosial bagi masyarakat
- c. Mengendalikan tarif yang dapat menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara maksimal
- d. Menjaga tingkat pelayanan dalam rangka peningkatan kinerja layanan jasa angkutan.
- e. Memperhatikan dan melaksanakan hal-hal yang berkaitan dengan pertumbuhan, penyebaran, dan struktur kependudukan
- f. Mengembangkan dan mendorong sarana dengan memperhatikan perkembangan teknologi dalam bentuk konservasi dan di *versifikasi* energi
- g. Mencapai keadaan alokasi sumber daya yang optimum (*optimum allocation resources*) dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan pemerataan pembangunan

## 2. Sejarah Turunnya Surat Keputusan Walikota Nomor 98 Tahun 2008

Turunnya surat keputusan Walikota Surabaya Nomor 98 Tahun 2008 tentang penetapan tarif angkutan umum, berawal dari peristiwa penurunan harga bahan bakar minyak (BBM) sebanyak tiga kali. Ini merupakan pertama kalinya dalam sejarah Indonesia pada tahun 2008-2009 oleh pemerintah. Harga bensin atau premium turun menjadi Rp. 4.500 perliter,



dari semula Rp. 6.000 lalu turun menjadi Rp. 5.500, kemudian turun lagi Rp. 5.000 dan sekarang Rp. 4.500 perliter.<sup>80</sup>

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menghimbau kepada pemerintah kota yang ada di setiap propinsi untuk menurunkan tarif angkutan kota, terkait dengan turunnya bahan bakar minyak (BBM) oleh pemerintah.<sup>81</sup> Penurunan tarif angkutan ini di upayakan agar meningkatkan daya beli rakyat, mengurangi beban rakyat untuk memenuhi kebutuhan transportasi angkutan kota. Pemerintah sendiri juga menghimbau agar di tiap-tiap propinsi segera mengeluarkan surat keputusan wali kota tentang penyesuaian tarif angkutan, tidak terkecuali juga pada propinsi Jawa timur Surabaya.

Dengan adanya penurunan harga bensin dan solar, maka secara otomatis biaya operasional angkutan umum juga mengalami penurunan. sesuai dengan penurunan harga BBM saat ini, pada saat pemerintah pusat menaikkan harga BBM khususnya bensin dari Rp 4000 perliter menjadi Rp 6000 perliter, pemerintah melakukan penyesuaian tarif. Namun setelah bahan bakar minyak (BBM) turun dari Rp 6000 menjadi Rp 4500 perliter, maka tarif harus dihitung lagi.

Keputusan penyesuaian tarif angkutan darat ini merupakan konsekuensi dari kebijakan pemerintah menurunkan kembali harga bahan

---

<sup>80</sup> <http://www.win/pressby.info>, *Terimakasih pak Sby, sekarang bisa irit*, com, 03 Juli 2009

<sup>81</sup> <http://www.win/pressby.info>, *Bahan bakar minyak(BBM) turun*.com, 03 Juli 2009

bakar minyak (BBM). Pihak Dinas Perhubungan kota Surabaya menanggapi keputusan pemerintah tersebut. Dan untuk itulah dinas perhubungan mengadakan pertemuan dengan beberapa instansi yang terkait yaitu ketua Organda Surabaya Wastomi Suheri, serikat pekerja transportasi Indonesia, yayasan lembaga perlindungan konsumen dan pihak akademis, guna membahas persoalan penurunan tarif angkutan kota.<sup>82</sup>

Dari hasil rapat tersebut telah disepakati secara bersama-sama dengan pihak yang terkait bahwa tarif angkutan Kota Surabaya turun sebanyak lima persen atau bahkan ada yang diturunkan lebih dari lima persen. Terkait dengan turunnya harga bahan bakar minyak. Tarif angkutan umum turun 10 persen dari tarif semula yaitu dari Rp. 2.900 menjadi Rp. 2.600 perorang, tarif bus ekonomi turun 5 persen dari Rp. 2.000 menjadi Rp. 1.900 perorang, dan tarif bus patas turun 4,5 persen dari Rp. 2.200 menjadi Rp.2.100 per orang sedangkan untuk angkutan taksi dan bis patas yang melewati pintu tol, Organda mengusulkan tak ada penurunan. Kesepakatan ini kemudian di ajukan kepada Bapak Walikota Surabaya Bambang DH untuk meminta persetujuan. Setelah bapak Walikota menyetujui usulan tersebut, akhirnya beliau mengeluarkan surat keputusan tentang penyesuaian tarif atau yang disingkat menjadi Perwali Surabaya.<sup>83</sup>

---

<sup>82</sup> Wawancara dengan Bapak Soesandi Ismawan (Dinas Perhubungan), 06 November 2009

<sup>83</sup> *Ibid*, 7 November 2009

Meskipun penyesuaian tarif telah disetujui oleh Bapak Walikota, ketua Organda Bapak Wastomi masih ragu-ragu jika ketetapan tarif baru tak dapat dinikmati masyarakat. Karena selisih harga yang kecil sekitar Rp 100 hingga Rp 400, dikhawatirkan pengemudi tidak menyiapkan uang pecahan receh sehingga penumpang tak mendapat kembalian. Oleh karena itu beliau mengharapkan agar Dinas perhubungan dapat bersikap tegas untuk mengawasi pelaksanaan peraturan tersebut.<sup>84</sup>

Setelah Bapak Walikota menyetujui penyesuaian tarif tersebut, maka beliau mengeluarkan surat keputusan Walikota Nomor 98 Tahun 2008 untuk segera dapat dilaksanakan. Peraturan ini di keluarkan pada tanggal 31 Desember 2008, yang kemudian di terapkan pada tanggal 1 Januari 2009, bahwasannya.<sup>85</sup>

- (1) Besaran tarif angkutan penumpang umum (Mikrolet) adalah sebagai berikut :
  - a. Tarif jarak sampai dengan 15 km sebesar Rp. 2.600,-
  - b. Tarif tiap km selanjutnya sebesar Rp. 100,-
  - c. Tiap pelajar yang berseragam sekolah 50% dari tarif yang berlaku.
- (2) Besarnya tarif angkutan bis kota (angkutan perbatasan) adalah sebagai berikut :
  - a. Bis Ekonomi tidak lewat Tol dengan Kode Trayek :
    - 1) Trayek A (Purabaya-Semut lewat Ngagel) Rp. 1.900,-
    - 2) Trayek B (Purabaya-Demak-Perak) Rp. 1.900,-
    - 3) Trayek C (Purabaya-Darmo-Perak) Rp. 1.900,-
    - 4) Trayek D (Purabaya-Jemursari-Bratang) Rp. 1.900,-
    - 5) Trayek E (Purabaya-Darmo-Jembatan Merah-Semut) Rp. 1.900,-
    - 6) Trayek E1 (Purabaya-Joyoboyo) Rp. 1.900,-

---

<sup>84</sup> Wawancara dengan Bapak Wastomi Suheri (Ketua Organda), 12 November 2009

<sup>85</sup> Peraturan Walikota Nomor 98 Tahun 2008 Tentang Tarif Angkutan Umum, 7 November

- 7) Trayek F (Purabaya-Diponegoro-Tambak-Osowilangun)Rp. 1.900,-
  - 8) Trayek G (Purabaya-Sepanjang- Ngesong) Rp.1.900,-
  - 9) Trayek L (Purabaya-Darmo-Tambak Osowilangun)Rp. 1.900,-
  - 10) Trayek A, B, C, D, E, E1, F, G, dan L untuk pelajar 50%dari tarif yang berlaku ;4
- b. Bis Patas dengan Kode Trayek :
- 1) Trayek P.1 (Purabaya-Darmo-Tanjung Perak)Rp. 2.100,-
  - 2) Trayek P.2 (Purabaya-Darmo-JL. Gresik-TambakOsowilangun) Rp2.100,-
  - 3) Trayek P.11 (Purabaya-Bratang) Rp. 2.100,-

### 3. Peranan Dinas Perhubungan dalam mensosialisasikan Pelaksanaan Peraturan

#### Walikota Nomor 98 Tahun 2008 tentang ketentuan tarif angkutan

Peraturan Walikota Surabaya tentang ketentuan tarif angkutan telah ditetapkan, maka pihak dinas perhubungan langsung mengambil tindakan agar peraturan walikota itu segera disosialisasikan dan dapat di nikmati masyarakat luas. Menurut bapak Susandi Ismawan bagian staf angkutan pihaknya dinas perhubungan telah menyiapkan langkah-langkah agar perwali tersebut dapat terlaksana dengan baik dan dapat diterima oleh supir dan penumpang. Untuk melaksanakan sosialisasi tersebut dinas perhubungan bekerjasama dengan media massa untuk mengumumkan kepada masyarakat luas tentang penurunan tarif angkutan, baik melalui koran maupun televisi.<sup>86</sup>

Disamping itu Dinas Perhubungan juga telah membuat stiker-stiker tentang penurunan tarif angkutan yang akan di tempelkan pada seluruh angkutan umum yang ada di surabaya, baik mikrolet dan bis. Karena sejak

---

<sup>86</sup>Wawancara dengan Bapak Soesandi Ismawan (Dinas Perhubungan), 8 November 2009

bahan bakar minyak naik banyak sekali dampaknya salah satunya yaitu penumpang angkutan sebagai pengguna jasa angkutan umum dan juga supir karena mahalny harga bensin, sehingga masyarakat bisa merasakan dampak dari penurunan harga bahan bakar minyak (BBM) yang telah turun.

Namun, sosialisasi penurunan tarif angkutan kota di terminal joyoboyo Surabaya tidak berlangsung dengan baik, banyak supir angkutan yang protes dengan kebijakan tarif tersebut. Menurut mereka penetapan tarif ini berlangsung tiba-tiba tanpa sepengetahuan mereka.<sup>87</sup> Stiker-stiker yang telah di tempelkan di angkutan umum (mikrolet dan bis) oleh pihak Dinas Perhubungan langsung di tarik kembali oleh supir angkutan.

Menurut pihak Dinas Perhubungan supir hanya mencari-cari alasan saja ketika tarif di turunkan, karena sebelum Dinas Perhubungan menetapkan tarif angkutan, terlebih dahulu telah membahas persoalan ini dengan ketua Organda (Wastomi Suheri).<sup>88</sup>

### C. Pendapatan Supir Dan Penerapan Tarif Angkutan

#### 1. tarif yang berlaku bagi penumpang

Meskipun pihak dinas perhubungan telah mensosialisasikan peraturan tersebut, tetapi praktek di lapangan tidak berjalan dengan semestinya. banyak sekali penumpang yang mengeluh karena tarif angkutan tetap dengan harga lama yaitu Rp.3000. walaupun dengan jelas perwali telah di tetapkan

---

<sup>87</sup> <http://www.Surabaya Pos. com>, 10 November 2009

<sup>88</sup> *Ibid*, 10 November 2009

oleh Bapak Walikota. Hingga saat ini supir masih menerapkan tarif lama yaitu Rp.3000 ribu setiap penumpang, karena pendapatan yang dihasilkan oleh supir angkutan rata-rata hanya sekitar Rp 50.000-Rp.90.000 tergantung dari penumpang. Jika penumpang angkutan ramai maka pendapatan yang dihasilkan sampai dengan Rp.90.000 tetapi jika penumpang lagi sepi, maka pendapatan yang diperoleh supir hanya Rp.50.000. belum lagi setoran kepada pemilik angkutan yaitu sebesar Rp.60.000.

2. Alasan tidak berlakunya tarif angkutan sesuai dengan peraturan walikota
  - a. Supir Angkutan

Pendapat supir tentang peraturan walikota terkait masalah penyesuaian tarif angkutan, bahwa peraturan tersebut hanya akan merugikan pihak sopir. Meskipun harga bensin turun, tetapi harga suku cadang (spare parts) masih naik, di samping itu penumpang juga sepi, sehingga untuk mendapatkan uang setoran saja masih kurang.<sup>89</sup>

Contoh Bapak Sujak, salah seorang pengemudi *line* G mengatakan, bahwa dirinya belum bisa menurunkan tarif angkutan karena setoran ke pemilik angkutan tidak turun. Pemilik angkutan menyatakan harga suku cadang kendaraan masih naik belum turun, sehingga sampai sekarang setoran saya ke majikan masih tetap Rp 60.000 per hari.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> Wawancara dengan supir angkutan, 15 November 2009

<sup>90</sup> *Ibid*, 15 November 2009

Pendapat Bapak Marno salah satu perwakilan dari sopir angkutan umum line F di Terminal Joyoboyo, mengatakan, penurunan tarif sepatutnya tidak perlu dilakukan. Karena hanya mengakibatkan sopir semakin sulit memenuhi target setoran, disamping uang setoran masih tetap naik pendapatan supir juga turun karena sepi penumpang. Rata-rata uang yang dihasilkan oleh supir cuma dapat Rp.80.000 ribu itupun selama dua kali narik angkutan.<sup>91</sup> Sedangkan menurut Bapak Nurhasan supir angkutan line D mengaku kalau dia tidak bisa menurunkan tarif karena penumpang lagi sepi, penghasilannya kadang-kadang tidak sampai memenuhi setoran, sehingga dia tidak dapat menurunkan tarif angkutan sesuai dengan peraturan walikota tentang penurunan tarif angkutan. Berbeda dengan pendapat Bapak Eko Sutrisno supir angkutan line W, bahwasannya dia meminta kepada pemerintah agar supir angkutan umum dapat diberi subsidi, sehingga supir angkutan dan penumpang sama-sama tidak merasa dirugikan.

Adapun dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa supir angkutan tidak dapat menurunkan tarif angkutan disebabkan beberapa hal yaitu:

- 1) Pendapatan bersih yang dihasilkan supir angkutan yaitu Rp. 90.000 – Rp.50.000 ribu, terkadang kurang dari pendapatan tersebut

---

<sup>91</sup> hasil wawancara dengan supir angkutan, 15 November 2009

- 2) Setoran kepada pemilik angkutan masih tetap naik yaitu sebesar Rp. 60.000 ribu (perawatan mobil dan suku cadang)
- 3) Penumpang sepi
- 4) Sulit mendapat uang receh untuk kembalian
- 5) Adanya pungli (pungutan liar)

Dilihat dari pendapatan bersih dari supir angkutan dan besarnya uang setoran kepada pemilik mobil angkutan, maka hasil yang diperoleh dari supir angkutan hanya sebesar Rp. 20.000 saja. sehingga sangat wajar jika supir angkutan masih tetap menggunakan tarif lama yaitu Rp.3000.

b. penyedia jasa angkutan

Menurut penyedia jasa (pemilik angkutan)<sup>92</sup> bahwasannya dia tidak dapat menurunkan setoran angkutan umum karena sebelumnya ketika bahan bakar minyak turun, pihaknya sudah terlebih dahulu telah menurunkan uang setoran dari Rp.70.000 menjadi Rp.60.000. sehingga untuk menurunkan uang setoran kembali pihaknya tidak sanggup karena takut mengalami kerugian, apalagi yang menanggung semua biaya perawatan angkutan yaitu pemilik angkutan. Apalagi saat ini penumpang mulai sepi sehingga terkadang uang setoran saja masih kurang. Menurut pemilik angkutan bahwasannya pemerintah juga harus memperhatikan kepentingan supir angkutan dalam menetapkan tarif angkutan sehingga

---

<sup>92</sup> Bapak Ali (Pemilik Angkuan), 13 Februari 2010



kita semua tidak merasa dirugikan baik supir angkutan, penumpang dan pemilik angkutan.s

#### **D. Pendapat penumpang tentang pelaksanaan tarif angkutan**

Sedangkan pendapat dari pihak konsumen (penumpang) tentulah berbeda dengan pendapat dari supir dan pemilik angkutan. Ketika dikonfirmasi langsung kepada pihak konsumen mereka sangat senang sekali dengan kebijakan tersebut, dengan begitu konsumen bisa merasakan dampak turunnya bahan bakar minyak. Karena sebagian besar penumpang merupakan golongan masyarakat kecil, menengah seperti pekerja pabrik, pedagang pasar, ibu rumah tangga, anak sekolah dan juga mahasiswa. Mereka berharap dengan turunnya tarif angkutan umum setidaknya bisa mengurangi beban mereka, meskipun penurunan tersebut hanya 100-400 rupiah saja.<sup>93</sup>

Penurunan tarif ini sangat di harapkan oleh penumpang khususnya yang setiap harinya selalu menggunakan jasa angkutan umum, apalagi di saat-saat seperti ini. Penumpang berharap peraturan ini bisa berjalan dengan baik dan meminta kepada dinas perhubungan untuk bisa mengawasi agar peraturan tersebut dapat di laksanakan. Tetapi pada prakteknya berbeda, karena masih banyak penumpang yang mengeluh karena tarif angkutan masih tetap dengan tarif lama.

---

<sup>93</sup> Wawancara dengan penumpang angkutan umum, 20 November 2009

Contoh Bapak Susanto seorang buruh bangunan yang naik line jmk jurusan kenjeran-kalimas barat meskipun mendengar adanya penurunan tarif, tetap saja membayar dengan tarif lama Rp.3.000 karena menurut dia pernah kena marah supir gara-gara membayar Rp.2.600. Tarif angkot *line* G jurusan Joyoboyo-Karangpilang dan *line* G jurusan Joboyo-Karangmenjangan, masih tetap Rp 3.000 per penumpang. Menurut Mustofa salah satu penumpang line G mengaku kalau dia tetap membayar angkutan dengan tarif lama, karena ketika dia minta kembaliannya selalu di bilang tidak ada dengan alasan sopir tidak menyediakan uang receh sehingga harus mengikhhlaskan uang kembalian tersebut. Berbeda dengan yang di alami oleh Tyas salah satu mahasiswa unier mengaku kalau dirinya juga terpaksa membayar dengan tarif lama, karena meskipun dia membayar dengan uang pas terkadang masih di tegur oleh sopir kalau ongkosnya kurang.<sup>94</sup>

Menurut beberapa penumpang lainnya disamping angkutan (mikrolet), bis juga tetap dengan tarif lama, malah lebih parah lagi karena tarif bis saat ini jauh dekat Rp.3000.<sup>95</sup> padahal telah jelas sekali pada peraturan wali kota bahwa tarif jarak sampai dengan 15 km sebesar Rp.2.600. tindakan supir bis ini benar-benar telah merugikan penumpang, disamping itu dia telah mengesampingkan

---

<sup>94</sup> Wawancara dengan beberapa penumpang angkutan umum, 19 November

<sup>95</sup> Wawancara dengan penumpang bis (Nur Aini), 20 November 2009

tujuan pelayanan angkutan umum yaitu memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman dan murah.<sup>96</sup>

Tetapi tidak semua sopir angkutan yang menolak peraturan tersebut, ada beberapa sopir yang telah menurunkan tarif angkutan sesuai surat keputusan walikota tersebut.

#### **E. Sanksi bagi yang melanggar peraturan surat keputusan Walikota**

Agar peraturan tersebut dapat berjalan dengan semestinya pihak dinas perhubungan juga telah memberikan sanksi-sanksi bagi yang melanggar peraturan tersebut. karena bagaimanapun juga peraturan tersebut telah ditetapkan dan mempunyai payung hukum .untuk itulah bagi siapa saja yang melanggarnya akan dikenai sanksi.

Bapak Susanto Siswono bagian staf angkutan dari dinas perhubungan menjelaskan bahwa sanksi-sanksi itu adalah :<sup>97</sup>

- 1) Berupa teguran atau peringatan. yaitu jika ketahuan telah melanggar atau tetap menerapkan tarif lama yaitu Rp.3000, maka supir tersebut akan di tegur atau di beri peringatan terlebih dahulu oleh petugas dinas perhubungan
- 2) Pencabutan izin trayek dari Dinas Perhubungan. yaitu jika supir angkutan masih ketahuan tetap melakukan pelanggaran tersebut, dan sebelumnya telah

---

<sup>96</sup> Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Jalan Raya*, h .41

<sup>97</sup> Wawancara dengan Bapak Soesandi Ismawan (Dinas Perhubungan),, 7 November 2009

diberi peringatan oleh petugas Dinas Perhubungan, maka untuk yang kedua kalinya izin trayeknya di cabut dan tidak diizinkan beroperasi

Meskipun telah adanya sanksi-sanksi tersebut namun demikian dalam prakteknya tidak pernah di lakukan. Menurut Bapak Wastomi Suheri (ketua organda) peraturan itu tidak dapat disosialisasikan dengan baik salah satunya karena petugas Dinas Perhubungan sendiri tidak tegas dalam memberikan sanksi-sanksi tersebut.<sup>98</sup>

Menurut petugas Dinas Perhubungan, pihaknya tidak dapat memberikan sanksi karena ketika penumpang membayar tarif angkutan tidak pada saat berada di terminal joyoboyo, melainkan setelah penumpang sampai di tempat tujuan. sehingga untuk memberikan sanksi kepada supir yang melanggar tidak bisa di lakukan, selain itu dinas perhubungan juga telah membuka biro pelayanan konsumen. sebagai wadah bagi konsumen yang merasa di rugikan oleh pihak supir.<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> Wawancara dengan Bapak Wastomi Suheri (Ketua Organd )12 November 2009

<sup>99</sup> Wawancara dengan Bapak Soesandi Ismawan (Dinas Perhubungan),, 7 November 2009