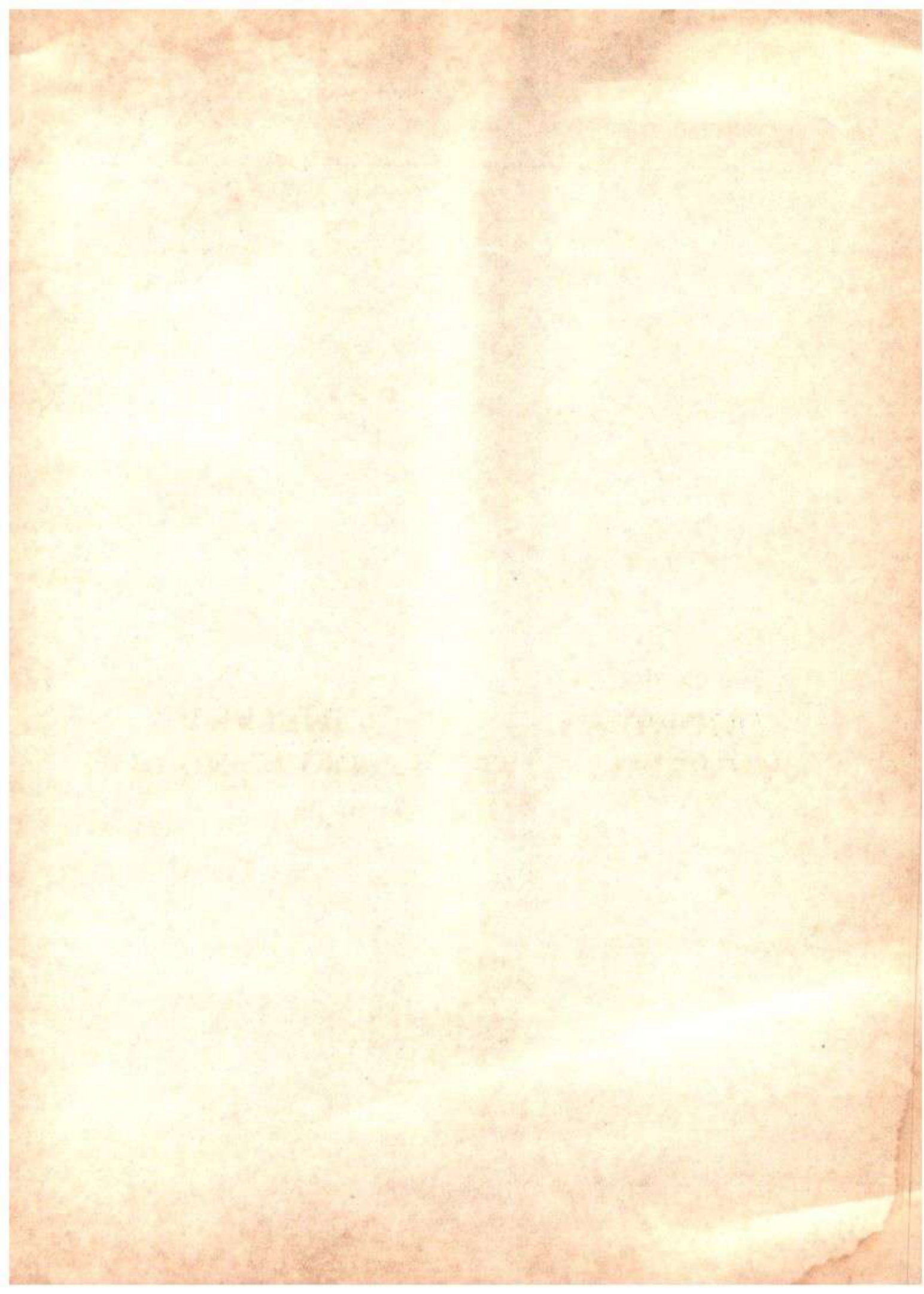




BUKU
HIMPUNAN DAN PEDOMAN PEMBINAAN
MANAJEMEN ANGKUTAN UMUM

BIRO BINA PENGEMBANGAN SARANA PEREKONOMIAN DAERAH
TAHUN ANGGARAN 1990/1991



KATA PENGANTAR

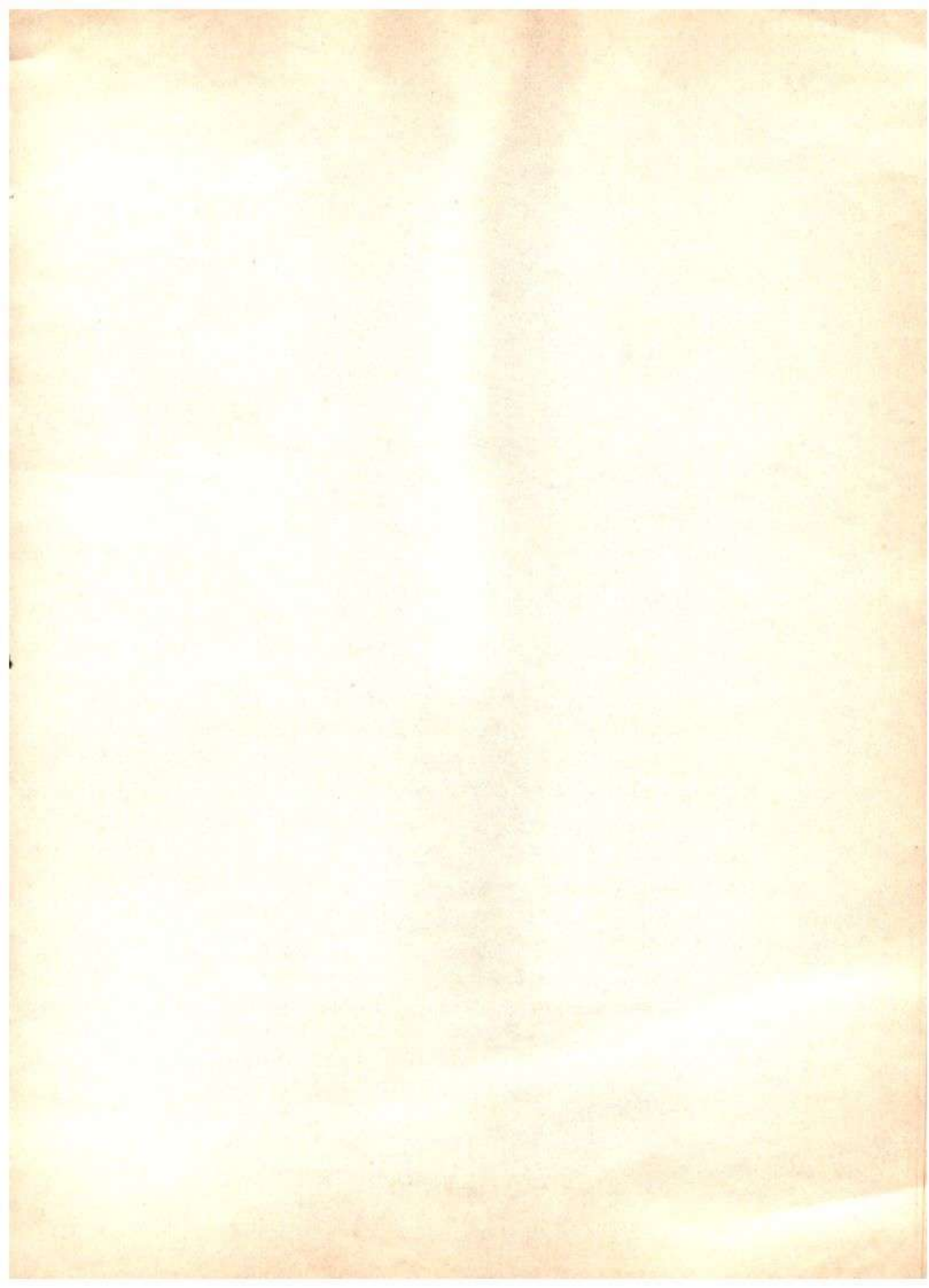
Dalam rangka mewujudkan terciptanya kelancaran, ketertiban, kenyamanan dan keamanan angkutan umum di jalan, serta terciptanya peningkatan perekonomian Daerah dan pengembangan wilayah yang menunjang pada pembangunan usaha di daerah Tingkat II, diperlukan pembinaan manajemen angkutan umum terhadap para pengelola jasa angkutan umum beserta awak kendaraannya oleh masing-masing Daerah Tingkat II.

Guna mendukung pelaksanaan pembinaan oleh Pemerintah Daerah Tingkat II se Jawa Timur, maka Buku Himpunan dan Pedoman Pembinaan Manajemen Angkutan Umum ini dapat dipakai sebagai pegangan bagi Aparat Pemerintah Daerah Tingkat II dalam melaksanakan tugas-tugasnya.

Menyadari bahwa Buku Himpunan dan Pedoman Pembinaan Manajemen Angkutan umum ini masih jauh dari sempurna dan lengkap, maka masukan-masukan yang bersifat untuk melengkapi dan menyempurnakan buku ini sangat diharapkan.

Semoga bermanfaat.

**Biro Bina Pengembangan Sarana
Perekonomian Daerah**

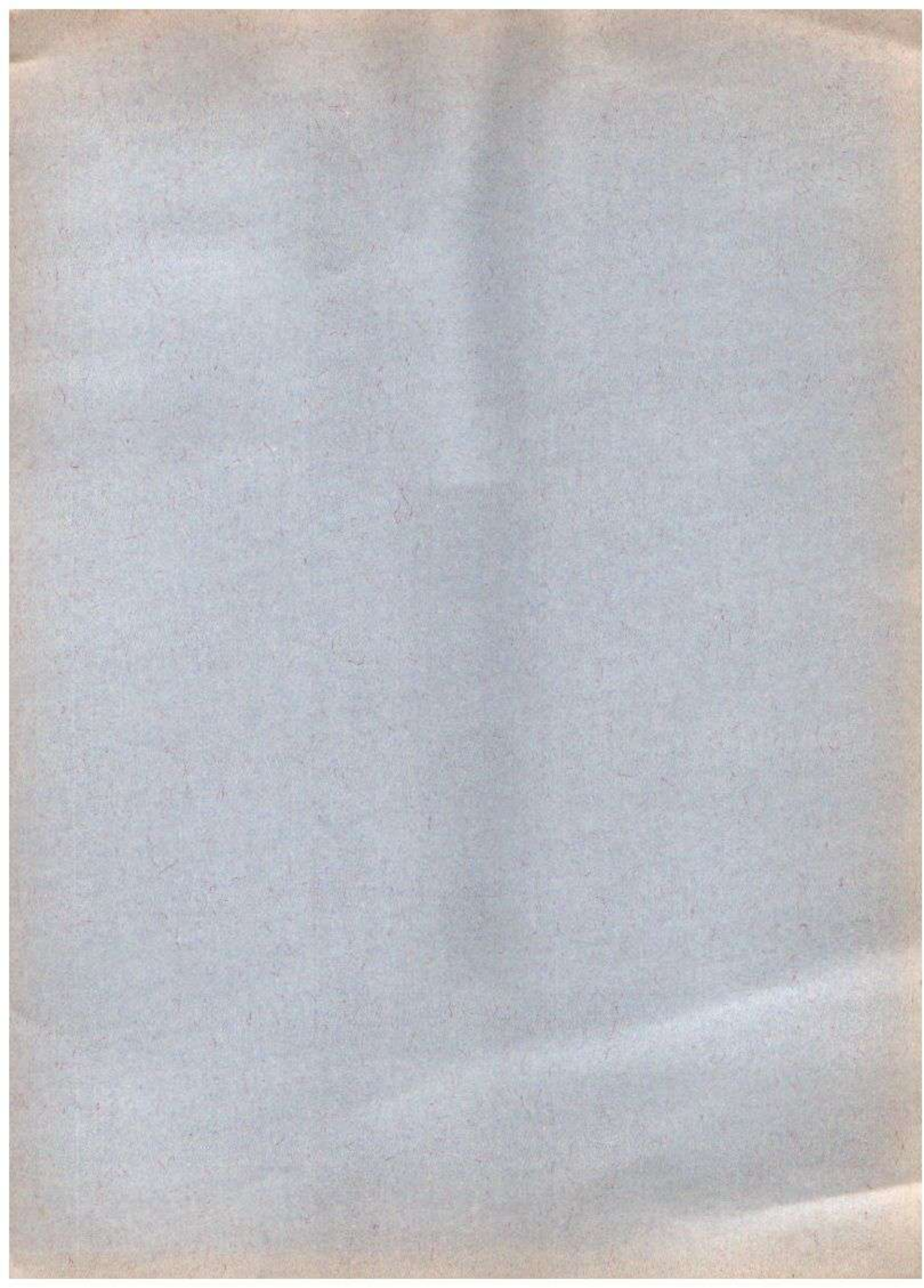


DAFTAR ISI

	Halaman
1. Kata Pengantar	i
2. Daftar Isi	iii
3. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jatim No. 249 Tahun 1987 Tentang Izin Trayek Angkutan Kota di Jawa Timur	1
4. Surat Edaran Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jatim No. 24/8222/045/ 1990, tgl 29 Maret 1990 Perihal Operasionalisasi Angkutan Penumpang Umum di Jawa Timur	3
5. Surat Menteri Perhubungan R.I. Nomor 8.314/AJ.206/MPHB tgl. 23 Mei 1988 perihal : Izin angkutan dengan kendaraan bermotor	11
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 44 Tahun 1990 Tentang Kebijak- sanaan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang	13
7. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 392 Tahun 1990 Tentang Penetapan Tarif Jarak Angkutan Penumpang Bis Umum Kelas Ekonomi dan Non Ekonomi di Jawa Timur	25
8. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor : KM. 74 Tahun 1990 Tentang Angkutan Petikemas di Jalan	33
9. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Pangkat I Jawa Timur Nomor : 14 Tahun 1987 Tentang Ketentuan Penyajian, Izin Trayek dan Ijin Dispen- sasi kelas jalan bagi kendaraan bermotor di Jawa Timur	41
10. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor. 212 Tahun 1990 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 14 Tahun 1987 Tentang ketentuan pengujian, Izin Trayek dan Ijin Dispensasi kelas jalan bagi kendaraan bermotor di Jawa Timur	55
11. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan sebagian Urusan Pemerintahan dalam Bidang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II	63
12. Penjelasan atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 1990 Tentang Penyerahan sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan angkutan jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II	73
13. Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri <u>Nomor : KM109 Tahun 1990</u> tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor : 95 Tahun 1990 Nomor 22 Tahun 1990 Tentang Penyerahan sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II	81
14. Surat edaran Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 551/21844 /023/1990 Perihal PENATARAN PENGEMUDI	87
15. Radiogram Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 551/ 21722/023/1990	91

16. Pembinaan Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota	93
17. Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan antar Kota	117
18. Peranan Jasa Raharja sebagai Asuransi Sosial Bagi Korban Kecelakaan Penumpang alat angkutan Umum	157

KEPUTUSAN
GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 249 TAHUN 1987
TENTANG
IZIN TRAYEK ANGKUTAN KOTA DI JAWA TIMUR





GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR

KEPUTUSAN

GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR

NOMOR : 249 TAHUN 1987

TENTANG

IZIN TRAYEK ANGKUTAN KOTA DI JAWA TIMUR

GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR

Menimbang : Bahwa pertumbuhan kebutuhan jasa angkutan kota berkembang dengan pesatnya sehingga pelayanan angkutan tersebut menjangkau sampai ke pelosok kota baik dalam satu Daerah Tingkat II maupun Daerah Tingkat II lain dan untuk pengaturan dan pembinaan transportasi diperlukan penataan izin trayek angkutan kota kecuali bis di Jawa Timur.

Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 ;
2. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 ;
3. Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan tanggal 15 Agustus 1986 ;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958.

M E M U T U S K A N

Menetapkan : KEPUTUSAN GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR TENTANG IZIN TRAYEK ANGKUTAN KOTA DI JAWA TIMUR

Pasal 1

Angkutan Kota ialah angkutan kota kecuali bis dengan kendaraan bermotor roda 3 (tiga) atau 4 (empat) yang melayani angkutan penumpang umum.

Pasal 2

- (1) Izin trayek diberikan kepada seseorang, badan hukum dan badan usaha untuk dapat melakukan suatu kegiatan angkutan/-pelayanan jasa angkutan kota pada lintasan trayek tertentu;
- (2) Wewenang pemberian izin trayek angkutan kota dimaksud ayat (1) pasal ini adalah sebagai berikut :
 - a. Untuk suatu trayek yang melayani lintasan pada kota-kota yang seluruhnya berada dalam satu Daerah Tingkat II, di-

berikan oleh Bupati / Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II yang bersangkutan ;

- b. Untuk suatu trayek yang melayani lintasan pada kota-kota yang berada dalam 2 (dua) Daerah Tingkat II atau lebih, diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur yang pelaksanaannya dilakukan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur atau Pejabat yang ditugaskan.

Pasal 3

Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, mengatur lebih lanjut pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 4

- (1) Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan ;
(2) Keputusan ini diumumkan dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Ditetapkan di : Surabaya
Tanggal : 28 Juli 1987

GOVERNUR / KEPALA DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR

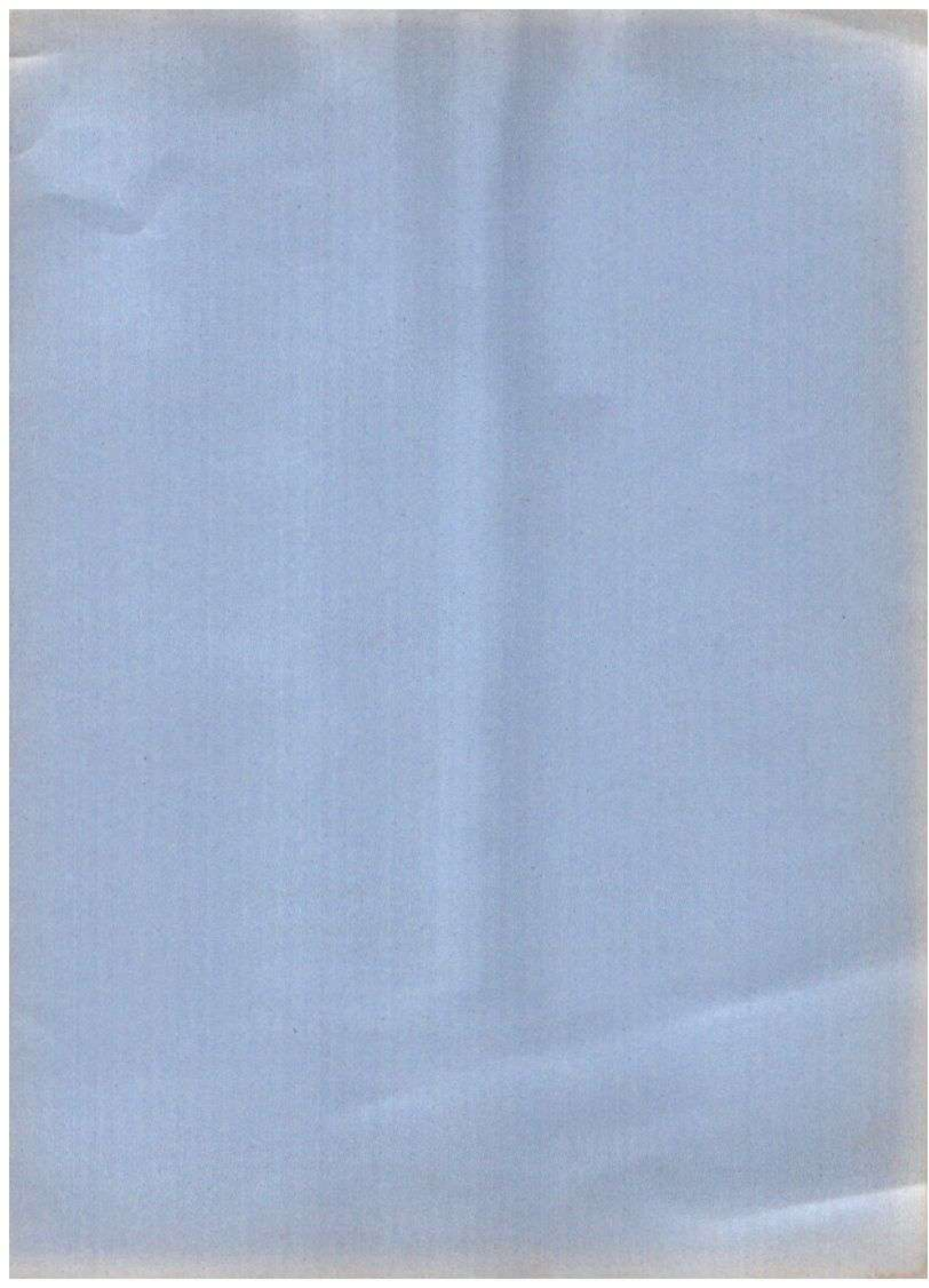


W A H O N O

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

- Yth. : 1. Sdr. Pembantu Gubernur di Jawa Timur ;
2. Sdr. Kepala Kepolisian Daerah Jawa Timur di Surabaya ;
3. Sdr. Bupati / Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II di Jawa Timur ;
4. Sdr. Kepala Kantor Wilayah VIII Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Propinsi Jawa Timur di Surabaya ;
5. Sdr. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya.
6. Sdr. Kepala Biro Bina Pengembangan Sarana Perekonomian Daerah, Kantor Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
7. Sdr. Ketua ORGANDA Jawa Timur.

SURAT EDARAN
GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 024/8222/045/1990, TANGGAL 29 MARET 1990
PERIHAL
OPERASIONALISASI ANGKUTAN PENUMPANG UMUM
DI JAWA TIMUR





**GOVERNOR HEAD OF REGIONAL LEVEL I
JAWA TIMUR**

Surabaya, 29 Maret 1990

Nomor : 024/8222/045/1990
Sifat : Penting
Lampiran : 1 (Satu) berkas
Perihal : Operasionalisasi Ang-
kutan Penumpang Umum
di Jawa Timur.

K e p a d a

Yth. 1. Sdr. Kepala Dinas LLAJR Daerah
Propinsi Daerah Tingkat I
Jawa Timur.
2. Sdr. Bupati/Walikota Kepala
Daerah Tingkat II
di

J A W A T I M U R

Dalam rangka meningkatkan ketertiban dan kelancaran pelayanan jasa angkutan penumpang umum di jalan raya, maka dipandang perlu untuk mempertegas ketentuan pengoperasian sarana angkutan penumpang umum dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku :

Dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan dalam :

- I. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, khususnya mengenai :
 - a. Pasal 1 ayat (1) huruf c : tentang pengertian mobil penumpang;
 - b. Pasal 1 ayat (1) huruf d : tentang pengertian mobil bis ;
 - c. Pasal 18 ayat (1) : tentang izin /pengusahaan mobil bis umum ;
 - d. Pasal 18 ayat (2) : tentang kewenangan pemberian izin trayek mobil bis ;
- II. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor L 1/1/11, tanggal 22 Pebruari 1986 ; tentang Petunjuk Pelaksanaan Kegiatan Jajaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (LLAJR) sebagai tindak lanjut dari surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri Nomor : KM 200/HK 004/Phb 85 tentang 41 tahun 1985

Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor : 38 Tahun 1985 dan penataan kembali fungsi Terminal ; khususnya mengenai Bab II pasal 3 dan 4 ; tentang fungsi dan tugas pokok Pejabat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ;

III. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 96 Tahun 1980, tentang Pelimpahan wewenang pemberian ijin trayek otobis dan mobil penumpang umum di Jawa Timur ;

IV. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 249 Tahun 1987, tentang ijin trayek angkutan kota di Jawa Timur khususnya mengenai :

- a. Pasal 1 ; tentang pengertian angkutan kota ;
- b. Pasal 2 ayat (2) ; tentang kewenangan pemberian ijin trayek ;

maka setiap penyelenggaraan angkutan penumpang umum harus berpedoman pada prinsip-prinsip dasar pembinaan transportasi sebagai berikut :

1. Jenis alat angkut.

- a. Mobil Penumpang Umum (MPU) ialah setiap kendaraan bermotor yang semata-mata diperlengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- b. Mobil Bis Umum (Bis) ialah setiap kendaraan bermotor yang diperlengkapi dengan lebih dari 8 (delapan) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan barang.

Klasifikasi mobil bis tersebut terdiri dari 4 (empat) kelompok yaitu :

1. Bis mikro, yang diperlengkapi dengan 9 (sembilan) sampai dengan 16 (enam belas) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
2. Bis mini, yang diperlengkapi dengan 17 (tujuh belas) sampai dengan 24 (dua puluh empat) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
3. Bis midi, yang diperlengkapi dengan 25 (dua puluh lima) sampai dengan 40 (empat puluh) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
4. Bis standard, yang diperlengkapi dengan lebih dari 40 (empat puluh) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

2. Pelayanan Angkutan.

a. Pengertian trayek.

Trayek ialah lintasan pada jalan raya yang ditempuh untuk pelayanan angkutan penumpang umum yang merupakan tempat awal dan akhir serta tempat-tempat pemberhentian yang telah ditetapkan.

b. Wilayah Pelayanan.

Klasifikasi angkutan penumpang umum berdasarkan wilayah pelayanan, terdiri dari :

1. Angkutan Kota.

- a. Didalam wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II.
- b. Didalam wilayah terbangun (built up area) dan pusat kota dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II.

2. Angkutan Pedesaan.

Pelayanan antar wilayah di luar daerah terbangun (built up area) dalam satu atau beberapa wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II.

3. Angkutan Antar Kota dengan Wilayah pelayanan lebih dari satu wilayah Kabupaten/Kotamadya Daerah Tingkat II.

3. Jaringan Trayek.

a. Penetapan Jaringan Trayek.

- Guna penyelenggaraan angkutan penumpang umum terlebih dahulu harus ditetapkan jaringan trayek yang dituangkan dalam suatu peta dengan skala tertentu.
- Dengan demikian dapat diberlakukan larangan bagi angkutan penumpang umum yang melayani jaringan trayek dimaksud tanpa ijin.

b. Kewenangan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur dalam menetapkan jaringan trayek angkutan penumpang umum untuk pelayanan angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan antar kota dilaksanakan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur dengan memperhatikan pendapat Walikotamadya/Bupati Kepala Daerah Tingkat II yang bersangkutan.

4. Kewenangan Pemberian Ijin Trayek.

1) Angkutan Kota.

- a) Untuk pelayanan angkutan penumpang umum di dalam suatu wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II dengan mobil penumpang maupun dengan mobil bis, ijin trayek diberikan oleh Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II yang bersangkutan atau pejabat instansi teknis yang ditunjuk.
- b) Untuk pelayanan angkutan penumpang umum di dalam wilayah kota dan wilayah terbangun (built up area) di dalam suatu wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dengan menggunakan mobil penumpang, ijin trayek diberikan oleh Bupati Kepala Daerah Tingkat II yang bersangkutan atau pejabat instansi teknis yang ditunjuk.
- c) Untuk pelayanan angkutan penumpang umum di dalam wilayah kota dan wilayah terbangun (built up area) di dalam suatu Wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dengan menggunakan mobil bis, ijin trayek diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur atau pejabat yang ditugaskan.

2) Angkutan Pedesaan.

- a) Untuk pelayanan angkutan penumpang umum di luar batas wilayah kota dan daerah terbangun (built up area) di dalam suatu wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dengan menggunakan mobil penumpang, ijin trayek diberikan oleh

Bupati Kepala Daerah Tingkat II yang bersangkutan atau pejabat instansi teknis yang ditunjuk.

- b) Untuk pelayanan angkutan penumpang umum di luar batas wilayah kota dan daerah terbangun (built up area) di dalam wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II dengan menggunakan mobil bis, ijin trayek diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur atau pejabat yang ditugaskan.

3) Angkutan Antar Kota.

Untuk angkutan antar kota, baik dengan menggunakan mobil penumpang umum maupun mobil bis umum, ijin trayek diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur atau pejabat yang ditugaskan.

5. Pengaturan operasional dalam memberikan pelayanan angkutan penumpang umum dilaksanakan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur yang berkoordinasi dengan instansi-instansi terkait.
6. Setiap kegiatan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan penumpang umum di setiap Daerah Tingkat II di seluruh Jawa Timur harus dilaporkan kepada Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Demikian untuk mendapat perhatian Saudara.

GOVERNOR HEAD OF THE REGIONAL GOVERNMENT
JAWA TIMUR



SOELARSO

TEMBUSAN :

- Yth. 1. Sdr. Kepala Kepolisian Negara Daerah Jawa Timur di Surabaya.
- 2 Sdr. Pembantu Gubernur di Jawa Timur.
3. Sdr. Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Jawa Timur.
4. Sdr. Kepala Kantor Wilayah Departemen Pekerjaan Umum Propinsi Jawa Timur.
5. Sdr. Kepala Kantor Wilayah Departemen Perindustrian Propinsi Jawa Timur.
6. Sdr. Kepala Kantor Wilayah Departemen Perdagangan Propinsi Jawa Timur.

7. Sdr. Kepala Dinas Pendapatan Daerah
Propinsi Daerah Tingkat I Jawa
Timur.
 8. Sdr. Kepala Dinas Pekerjaan Umum Bina
Marga Daerah Propinsi Dati I
Jawa Timur.
 9. Sdr. Kepala Dinas Perindustrian
Daerah Propinsi Dati I Jawa
Timur.
 10. Sdr. Kepala Biro Bina Pengembangan
Sarana Perekonomian Daerah,
Kantor Gubernur Kepala Daerah
Tingkat I Jawa Timur.
-

**PETIKAN PASAL-PASAL PENTING DALAM PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
YANG BERLAKU MENGENAI ANGKUTAN PENUMPANG UMUM**

Landasan Hukum yang mengatur ketentuan Pembinaan Angkutan Penumpang Umum, berpedoman pada Peraturan Perundang-undangan yang berlaku. Beberapa hal yang penting diantaranya adalah :

I. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

1. Pasal 1 ayat (1) huruf C, berbunyi :

"Mobil Penumpang" : Setiap kendaraan bermotor yang semata-mata diperlengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Penjelasan

Kendaraan ini harus semata-mata diperlengkapi untuk pengangkutan orang. Dengan perkataan "semata-mata" dimaksud agar dalam istilah mobil penumpang itu tidak dimaksudkan mobil barang, selain yang dipergunakan untuk pengangkutan barang juga untuk pengangkutan orang dalam jumlah terbatas.

2. Pasal 1 ayat (1) huruf d, berbunyi :

"Mobil Bis" : setiap kendaraan bermotor yang diperlengkapi dengan lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya baik dengan maupun tanpa perlengkapan barang.

Penjelasan

Kendaraan ini diperlengkapi baik untuk pengangkutan orang maupun untuk pengangkutan barang.

Dengan barang dimaksudkan bukan saja barang penumpang (bagasi) tetapi juga barang lain.

Suatu kendaraan bermotor dianggap sebagai mobil bis dalam Undang-undang ini jika ia diperlengkapi dengan lebih dari 8 (delapan) tempat duduk kecuali tempat duduk pengemudi walaupun kendaraan tersebut mempunyai bentuk mobil barang ataupun mobil penumpang.

3. Pasal 18 ayat (1), berbunyi :

Pengusahaan mobil bis umum untuk pengangkutan orang harus dengan ijin.

4. Pasal 18 ayat (2) berbunyi :

Ijin termaksud dalam ayat (1) diberikan :

- Untuk trayek-trayek yang seluruhnya berada dalam Daerah Tingkat I oleh Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I.

- Untuk trayek-trayek yang melalui lebih dari satu Daerah Tingkat I oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan.
- Untuk trayek-trayek yang seluruhnya berada dalam Daerah Kotapraja oleh Walikota/Kepala Daerah.

II. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. L 1/1/11 tanggal 22 Pebruari 1986, tentang Petunjuk Pelaksanaan Kegiatan Jajaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (LLAJR) sebagai tindak lanjut dari Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri Nomor :

Km.200/Hk. 004/Phb. 85 tentang
41 Tahun 1985

Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1985 dan Penataan Kembali Fungsi Terminal.

Bab II : Tugas Pokok Pejabat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Bab II, pasal (3), sub 1 menyatakan :

Fungsi dan tugas-tugas Pejabat LLAJR diarahkan kepada pembinaan transportasi murni yang meliputi pembinaan angkutan jalan raya (transport management dan transport engineering), dan pembinaan lalu lintas (traffic management, traffic engineering dan traffic regulation) termasuk kegiatan perencanaan, pengaturan (regulation), penelitian dan pelaksanaan.

Bab II, pasal (4), sub a, b, c, d dan e menyatakan :

Dalam melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud dalam pasal 3, Pejabat LLAJR sesuai dengan fungsinya wajib melakukan :

- a. Penilaian dan penelaahan permasalahan kebutuhan angkutan orang dan barang.
- b. Penentuan Route / trayek.
- c. Penyediaan sarana angkutan orang dan barang.
- d. Perhitungan lalu lintas di jalan untuk penilaian kepadatan arus lalu lintas dan angkutan.
- e. Penilaian terhadap pelayanan angkutan sesuai dengan ijin yang diberikan pada masing-masing trayek.

III. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur, Nomor 96 Tahun 1980 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Ijin Trayek Otobis dan Mobil Penumpang Umum di Jawa Timur.

Pasal 1 :

Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur melimpahkan wewenang kepada Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur untuk atas nama Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur, menanda tangani ijin trayek mobil bis dan mobil penumpang umum pada trayek-trayek tertentu di Jawa Timur sebagai pelaksanaan Peraturan Daerah Propinsi Jawa Timur Nomor 10 Tahun 1973 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Ijin Trayek dan Timbangan Jembatan, sebagaimana telah dirubah dengan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 9 Tahun 1976.

IV. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 249 Tahun 1987 tentang Ijin Trayek Angkutan Kota di Jawa Timur.

1. Pasal 1 menyatakan :

Angkutan Kota ialah angkutan kota kecuali bis dengan kendaraan bermotor roda tiga atau empat yang melayani angkutan penumpang umum.

Pasal 2 ayat (2) menyatakan :

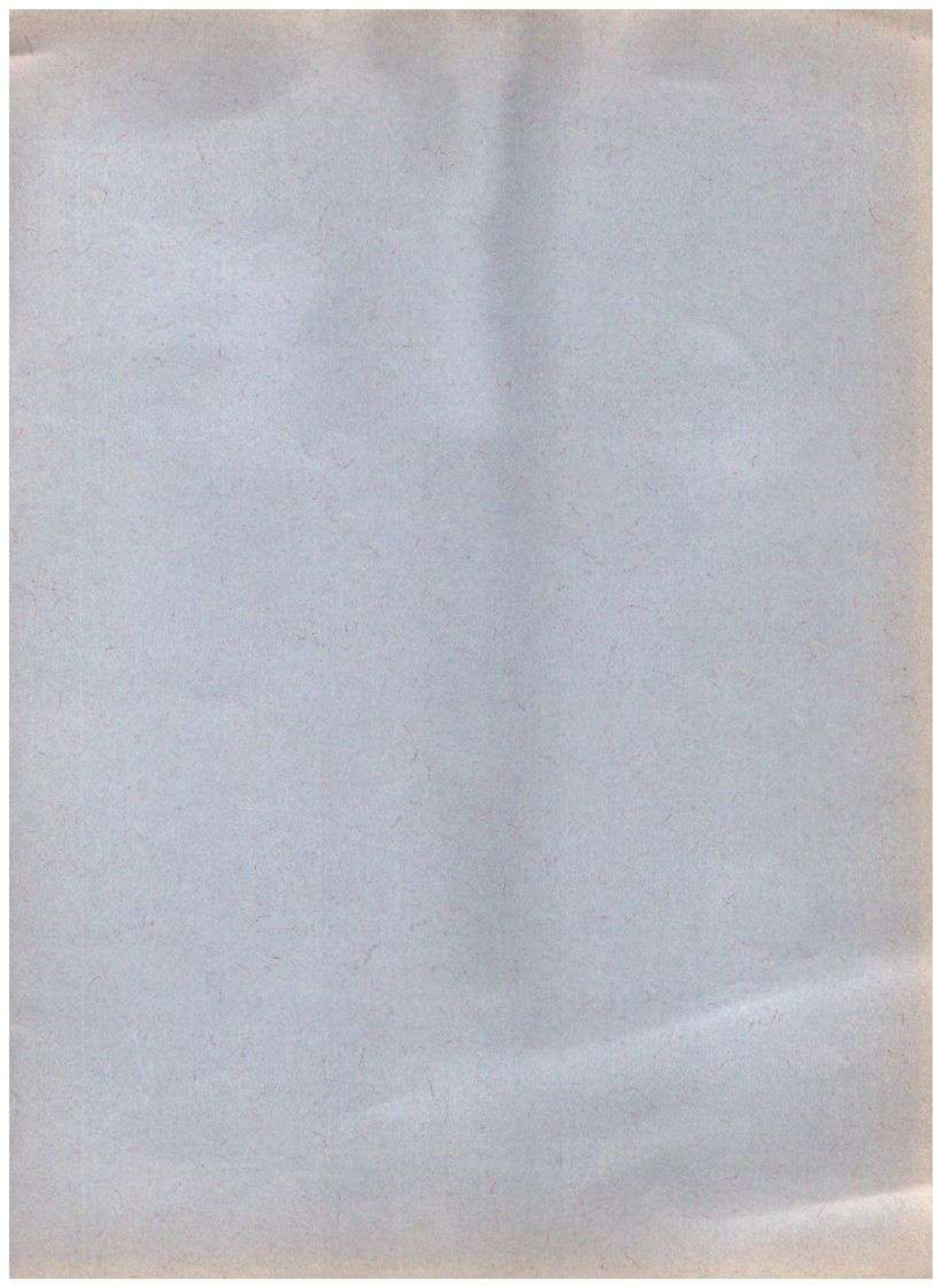
Wewenang pemberian izin trayek angkutan kota dimaksud ayat (1) pasal ini sebagai berikut :

- a. Untuk suatu trayek yang melayani pada lintasan pada kota-kota yang seluruhnya berada dalam satu Daerah Tingkat II diberikan oleh Bupati/-Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II yang bersangkutan.
- b. Untuk suatu trayek yang melayani lintasan pada kota yang berada dalam 2 (dua) Daerah Tingkat II atau lebih diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur yang pelaksanaannya dilakukan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur atau Pejabat yang ditugaskan.

V. Penjelasan tentang batas wilayah terbangun kota (built up area) sebagai berikut :

1. Wilayah terbangun kota dapat diketahui batas-batasnya dengan melihat peta penggunaan lahan suatu kota dari Daerah sekitarnya.
2. Wilayah terbangun kota adalah wilayah kota yang penggunaan lahannya didominasi oleh bangunan-bangunan dan membentuk suatu kesatuan.

**SURAT MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 8341/AJ.206/MPHB TANGGAL 23 MEI 1988
PERIHAL
IZIN ANGKUTAN DENGAN KENDARAAN BERMOTOR**





MENTERI PERHUBUNGAN

Nomor : 8.341/AJ. 206/MPHB

Jakarta, 23 Mei 1988

Lampiran :

Kepada Yth. :

Perihal : Izin angkutan dengan kendaraan bermotor

1. GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I, JAWA TENGAH
2. GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I, JAWA TIMUR
3. GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I, JAMBI

1. Dalam rangka melaksanakan kebijaksanaan pemerintah tentang Deregulasi dan Debirokratisasi di sektor perhubungan, telah dilakukan penataan kembali masalah perizinan angkutan dengan kendaraan bermotor. Realisasi dari penataan tersebut telah dituangkan dalam suatu Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pedoman Perizinan Angkutan Orang dan Barang dengan Kendaraan Bermotor, yang pada saat ini sedang dalam proses penetapan.
2. Di dalam Rancangan Peraturan Pemerintah dimaksud antara lain ditetapkan bahwa kegiatan bus umum dan mobil penumpang umum diselenggarakan dalam perizinan trayek sebagai berikut :
 - a. Trayek utama, yaitu jaringan trayek yang melalui lebih dari satu wilayah Propinsi Daerah Tingkat I ;
 - b. Trayek Cabang, yaitu jaringan trayek yang seluruhnya berada di dalam wilayah satu Propinsi Daerah Tingkat I ;
 - c. Trayek Ranting, yaitu jaringan trayek yang seluruhnya berada di dalam wilayah satu Kabupaten/Kotamadya Daerah Tingkat II. Dengan adanya sistem pembagian trayek tersebut, maka setiap mobil bus umum dan mobil penumpang umum yang beroperasi pada trayek-trayek dimaksud, harus memiliki izin operasi angkutan yang diberikan oleh pejabat sebagaimana dimaksud pada butir-butir huruf a, b, dan c.
3. Berkenaan dengan hal tersebut di atas maka penetapan trayek tertunjuk bagi mobil penumpang umum oleh Menteri Perhubungan seperti yang Saudara usulkan tidak diperlukan lagi mengingat sebagai pelaksana dari Rancangan Peraturan Pemerintah dimaksud akan dikeluarkan suatu Keputusan Menteri Perhubungan yang akan menetapkan seluruh jaringan trayek ;

4. Demikian menjadi maklum disertai ucapan terima kasih.

MENTERI PERHUBUNGAN



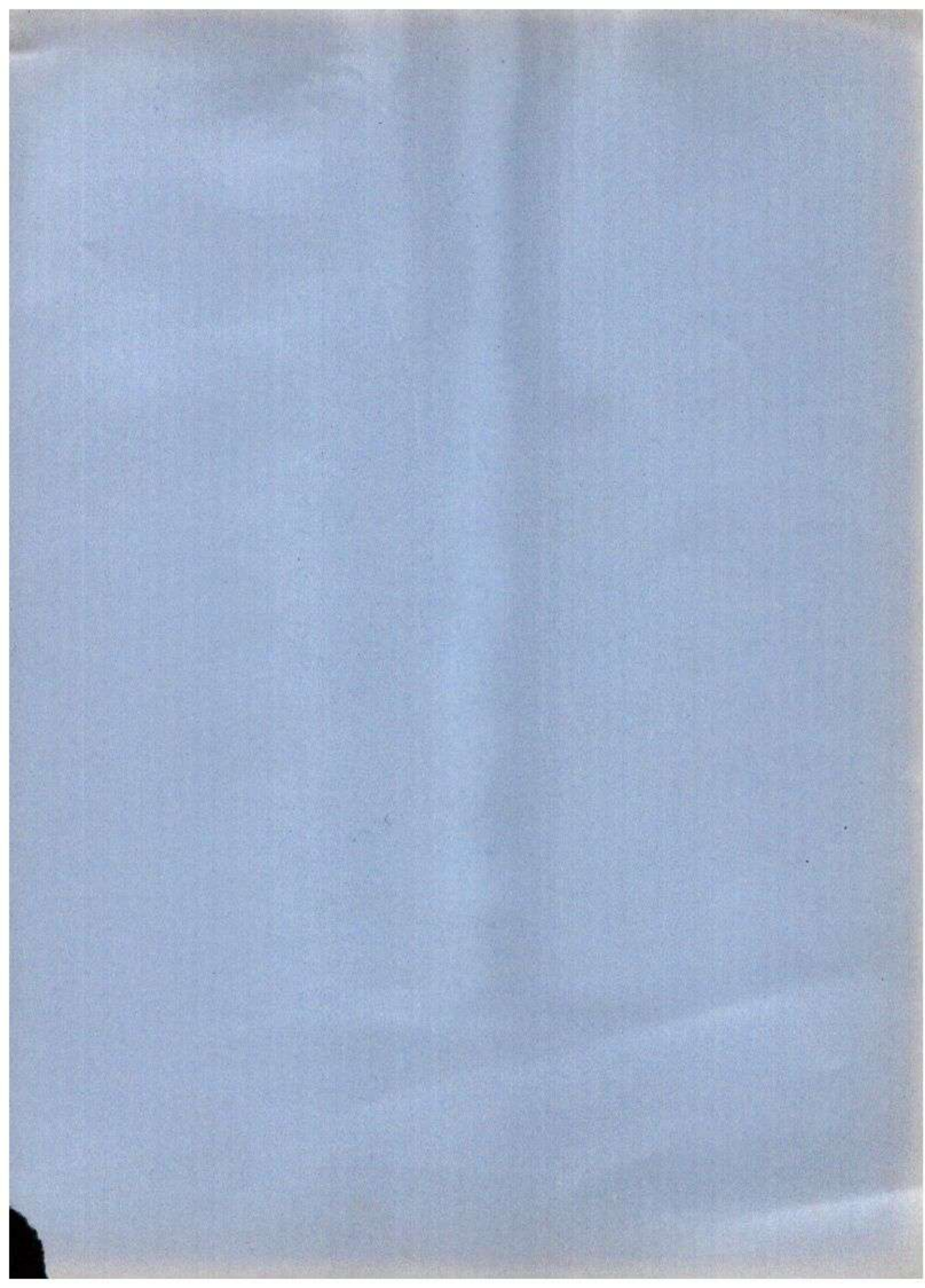
Azwar Anas

Ir. AZWAR ANAS

Tembusan :

1. Menteri Dalam Negeri ;
2. Direktur Jenderal PUOD ;
3. Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR 44 TAHUN 1990
TENTANG
KEBIJAKSANAAN TARIF ANGKUTAN
PENUMPANG DAN BARANG





MENTERI PERHUBUNGAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : 44 TAHUN 1990

TENTANG

**KEBIJAKSANAAN TARIF ANGKUTAN
PENUMPANG DAN BARANG**

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang** : a. bahwa dalam rangka meningkatkan pemenuhan kebutuhan jasa angkutan dan lebih menjamin kesinambungan pelayanan jasa angkutan perlu menyempurnakan kebijaksanaan tarif angkutan yang ada ;
- b. bahwa sehubungan dengan hal tersebut diatas perlu ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Kebijakanaksanaan Tarif Angkutan Penumpang dan Barang ;
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Angkutan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) ;
2. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen ;
3. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1990 ;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT 002/Phb-80 dan KM 164/OT 002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 23 Tahun 1989 ;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/PR 008/Phb-87 tentang Kebijakanaksanaan Umum Perhubungan ;

M E M U T U S K A N

- Menetapkan** : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG KEBIJAKSANAAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG DAN BARANG.

BAB I

PEMBINAAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG

Pasal 1

- (1) Tarif angkutan penumpang terdiri dari kelas ekonomi dan non ekonomi.
- (2) Kapasitas tempat kelas non ekonomi angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini tidak boleh melebihi 40% (empat puluh persen) dari :
 - a. kapasitas tempat pada setiap sarana yang dioperasikan, untuk angkutan penyeberangan laut, kapal laut dan pesawat udara ;
 - b. kapasitas armada perusahaan bis kota dan antar kota serta angkutan sungai dan danau yang dioperasikan.

Pasal 2

Kelas non ekonomi sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 Keputusan ini terdiri dari sebanyak-banyaknya 4 (empat) jenis tingkat pelayanan sesuai dengan tambahan pelayanan yang diberikan.

Pasal 3

Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan kriteria kelas ekonomi dan non ekonomi sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 Keputusan ini ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Laut dan Udara sesuai dengan tugas dan kewenangannya masing-masing.

BAB II

PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG

Bagian Pertama Angkutan Jalan Raya

Pasal 4

- (1) Tarif penumpang angkutan yang dilayani dengan menggunakan bis kota kelas ekonomi dan taksi ditetapkan oleh Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I setelah mendapat persetujuan Menteri Perhubungan.
- (2) Tarif penumpang angkutan kota, selain bis kota kelas ekonomi dan taksi tersebut, pada ayat (1), ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan.
- (3) Bis kota yang dimaksud dalam Pasal ini adalah bis yang di pergunakan untuk angkutan kota yang mempunyai kemampuan angkut 35 penumpang keatas.

- (4) Tarif penumpang angkutan kota yang mempunyai kemampuan angkut antara 9 sampai dengan 34 penumpang dapat ditetapkan oleh Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I.

Pasal 5

- (1) Tarif satuan (penumpang/ km) angkutan penumpang bis antar kota dalam propinsi dan antar kota antar propinsi untuk kelas ekonomi ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.
- (2) Tarif satuan angkutan penumpang bis antar kota dalam propinsi dan antar kota antar propinsi untuk kelas non ekonomi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan.
- (3) Atas dasar tarif satuan tersebut ayat (1) dan (2) Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I menetapkan tarif jarak bagi trayek-trayek yang seluruhnya berada dalam Propinsi yang bersangkutan sedangkan bagi trayek-trayek yang meliputi lebih dari satu Propinsi ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Bagian Kedua Angkutan Kereta Api

Pasal 6

Tarif angkutan penumpang kereta api kelas ekonomi dan non ekonomi ditetapkan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 1990 tentang Penetapan Kelas Angkutan Kereta Api dan Pelimpahan Sebagian Wewenang Penetapan Tarifnya Kepada Kepala Perusahaan Jawatan Kereta Api.

Bagian Ketiga Angkutan Penyeberangan Laut

Pasal 7

- (1) Tarif angkutan penumpang kapal penyeberangan laut untuk kelas ekonomi ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.
- (2) Tarif angkutan penumpang kapal penyeberangan laut untuk kelas non ekonomi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan.

Bagian Keempat Angkutan Sungai dan Danau

Pasal 8

- (1) Tarif angkutan penumpang kapal sungai dan danau untuk kelas ekonomi ditetapkan oleh Gubernur/Kepala Daerah Tingkat I sepanjang lintasan tersebut berada dalam Propinsi yang bersangkutan.

- (2) Tarif angkutan kapal sungai dan danau untuk kelas ekonomi ditetapkan oleh Menteri Perhubungan sepanjang lintasan tersebut meliputi lebih dari satu Propinsi.
- (3) Tarif angkutan penumpang kapal sungai dan danau untuk kelas non ekonomi dan yang tidak terikat trayek ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan.

Bagian Kelima
Angkutan Kapal Laut

Pasal 9

- (1) Tarif angkutan penumpang kapal laut untuk kelas ekonomi ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.
- (2) Tarif angkutan penumpang kapal laut untuk kelas non ekonomi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan.
- (3) Untuk angkutan penumpang kapal laut yang dirancang khusus berkecepatan tinggi (melebihi 30 mill per jam) dengan jarak pelayaran maksimum 6 (enam) jam dapat menyediakan tempat bagi penumpang dengan tidak membedakan kelas dan tarifnya ditetapkan oleh penyedia jasa yang bersangkutan.

Bagian Keenam
Angkutan Pesawat Udara

Pasal 10

- (1) Tarif angkutan penumpang pesawat udara untuk kelas ekonomi ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.
- (2) Tarif angkutan penumpang pesawat udara untuk kelas non ekonomi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan.

BAB III

PENGUMUMAN TARIF ANGKUTAN PENUMPANG

Pasal 11

- (1) Tarif angkutan penumpang kelas non ekonomi yang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan sebagaimana dimaksud dalam Keputusan ini harus diumumkan kepada masyarakat luas melalui media masa selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sebelum tarif yang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan yang bersangkutan diberlakukan.
- (2) Berlakunya tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini ditetapkan sekurang-kurangnya untuk jangka waktu 1 (satu) tahun.

BAB IV

ANGKUTAN BARANG

Pasal 12

- (1) Tarif angkutan barang di jalan raya, kereta api, penyeberangan, kapal laut dan pesawat udara ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan prinsip kesepakatan bersama dengan pengguna jasa yang bersangkutan.
- (2) Tarif angkutan penyeberangan yang mengangkut kendaraan dan hewan/barang yang merupakan satu kesatuan dengan kendaraan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

BAB V

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Perhubungan Laut dan Perhubungan Udara mengatur lebih lanjut ketentuan pelaksanaan Keputusan ini termasuk tenggang waktu pelaksanaan ketentuan mengenai kapasitas tempat kelas non ekonomi pada setiap sarana yang dioperasikan yang tidak boleh melebihi 40% (empat puluh persen) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 Keputusan ini.

Pasal 14

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Laut dan Udara mengawasi pelaksanaan Keputusan ini sesuai dengan tugas dan kewenangannya masing-masing.

Pasal 15

Semua ketentuan yang bertentangan dengan Keputusan ini dinyatakan tidak berlaku lagi.

Pasal 16

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 16 Juni 1990

MENTERI PERHUBUNGAN

R. AZWAR ANAS

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Badan Pemeriksa Keuangan ;
2. Menteri Koordinator Bidang EKUIN dan WASBANG ;
3. Para Menteri Bidang EKUIN ;
4. Menteri Dalam Negeri ;
5. Menteri Pertahanan dan Keamanan ;
6. Menteri Negara Sekretaris Negara;
7. Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara;
8. Panglima ABRI ;
9. Jaksa Agung RI ;
10. Kepala Kepolisian RI ;
11. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di Lingkungan Departemen Perhubungan ;
12. Para Gubernur di Seluruh Indonesia ;
13. Para Kepala Biro di Lingkungan Departemen Perhubungan ;
14. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan ;
15. Kepala Perusahaan Jawatan Kereta Api ;
16. Para Direksi BUMN di Lingkungan Departemen Perhubungan ;
17. Para Atase Perhubungan ;
18. DPP ORGANDA ;
19. DPP GAPASDAP ;
20. DPP INSA ;
21. DPP INACA.

kabar-1/tu-21



MENTERI PERHUBUNGAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 45 TAHUN 1990

TENTANG

**TARIF ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA KELAS EKONOMI
DI JALAN RAYA DENGAN MOBIL BIS UMUM**

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang** : a. bahwa dalam rangka meningkatkan penyediaan jasa angkutan jalan raya dengan mobil bis umum, perlu menetapkan tarif angkutan penumpang di jalan raya dengan mobil bis umum ;
- b. bahwa sehubungan dengan huruf a tersebut di atas, perlu ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota Kelas Ekonomi di Jalan Raya Dengan Mobil Bis Umum.
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) ;
2. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen ;
3. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1990 ;
4. Keputusan Presiden Nomor 20 Tahun 1990 tentang Harga Jual Eceran Dalam Negeri Bahan Bakar Minyak Bumi ;
5. Instruksi Presiden Nomor 10 Tahun 1970 tentang Tarif Angkutan Jalan Raya Nasional, Regional dan Lokal ;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT.002/Phb-80 dan KM 164/OT.002/Phb-80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 1989 ;
7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 1988 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Wilayah Departemen Perhubungan ;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.44 Tahun 1990 tentang Kebijakan Tarif Angkutan Penumpang Dan Barang.

M E M U T U S K A N

Dengan mencabut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 12/PR.-301/Phb 87 tanggal 20 Januari 1987 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Penumpang di Jalan Raya Dengan Mobil Bis ;

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TARIF ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA KELAS EKONOMI DI JALAN RAYA DENGAN MOBIL BIS UMUM.

Pasal 1

Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi jalan raya dengan mobil bis umum sebagaimana tercantum pada Lampiran Keputusan ini.

Pasal 2

- (1) Gubernur Kepala Daerah Tingkat I menetapkan tarif jarak untuk angkutan penumpang jalan raya kelas ekonomi dengan mobil bis umum pada trayek-trayek yang seluruhnya terletak di dalam wilayah Propinsi masing-masing, sesuai dengan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1.
- (2) Direktur Jenderal Perhubungan Darat menetapkan tarif jarak untuk angkutan penumpang jalan raya Kelas Ekonomi dengan mobil bis umum pada trayek-trayek antar propinsi, sesuai dengan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1.

Pasal 3

- (1) Tarif angkutan jalan raya untuk penumpang umum bukan dengan mobil bis umum ditetapkan oleh masing-masing Gubernur Kepala Daerah Tingkat I untuk tiap-tiap trayek yang terletak di dalam propinsi masing-masing.
- (2) Tarif angkutan jalan raya untuk penumpang umum bukan dengan mobil bis umum pada trayek antar propinsi ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Pasal 4

Atas usul Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Menetapkan Tarif Tambahan untuk masing-masing wilayah yang masih dianggap perlu sebagai akibat dari kondisi geografis, load factor dan kondisi prasarana jalan yang belum memadai.

Pasal 5

Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengawasi pelaksanaan Keputusan ini.

Pasal 6

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal 15 Juli 1990.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 16 Juni 1990

MENTERI PERHUBUNGAN

Azwar Anas
Dr. AZWAR ANAS

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan ;
2. Menteri Koordinator Bidang EKUIN dan Pengawasan Pembangunan ;
3. Para Menteri Bidang EKUIN ;
4. Menteri Pertahanan dan Keamanan ;
5. Menteri Dalam Negeri ;
6. Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara ;
7. Kepala Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan ;
8. K A P O L R I ;
9. Gubernur Bank Indonesia ;
10. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I ;
11. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di lingkungan Departemen Perhubungan ;
12. Para Atase Perhubungan ;
13. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan ;
14. Para Kepala Kantor Perbendaharaan Negara ;
15. Para Kepala Biro di lingkungan Departemen Perhubungan ;
16. DPP ORGANDA.

LAMPIRAN : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 45 TAHUN 1990

TANGGAL : 16 JUNI 1990

**TARIF ANGKUTAN PENUMPANG ANTAR KOTA KELAS EKONOMI
DI JALAN RAYA DENGAN MOBIL BIS UMUM**

No.	W I L A Y A H	TARIF / PNP-KM
1.	Sumatera, Jawa dan Bali	Rp. 14,-
2.	Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur dan Timor Timur	Rp. 19,-
3.	Kalimantan	Rp. 19,-
4.	Sulawesi	Rp. 20,-
5.	Maluku	Rp. 24,50
6.	Irian Jaya	Rp. 23,50

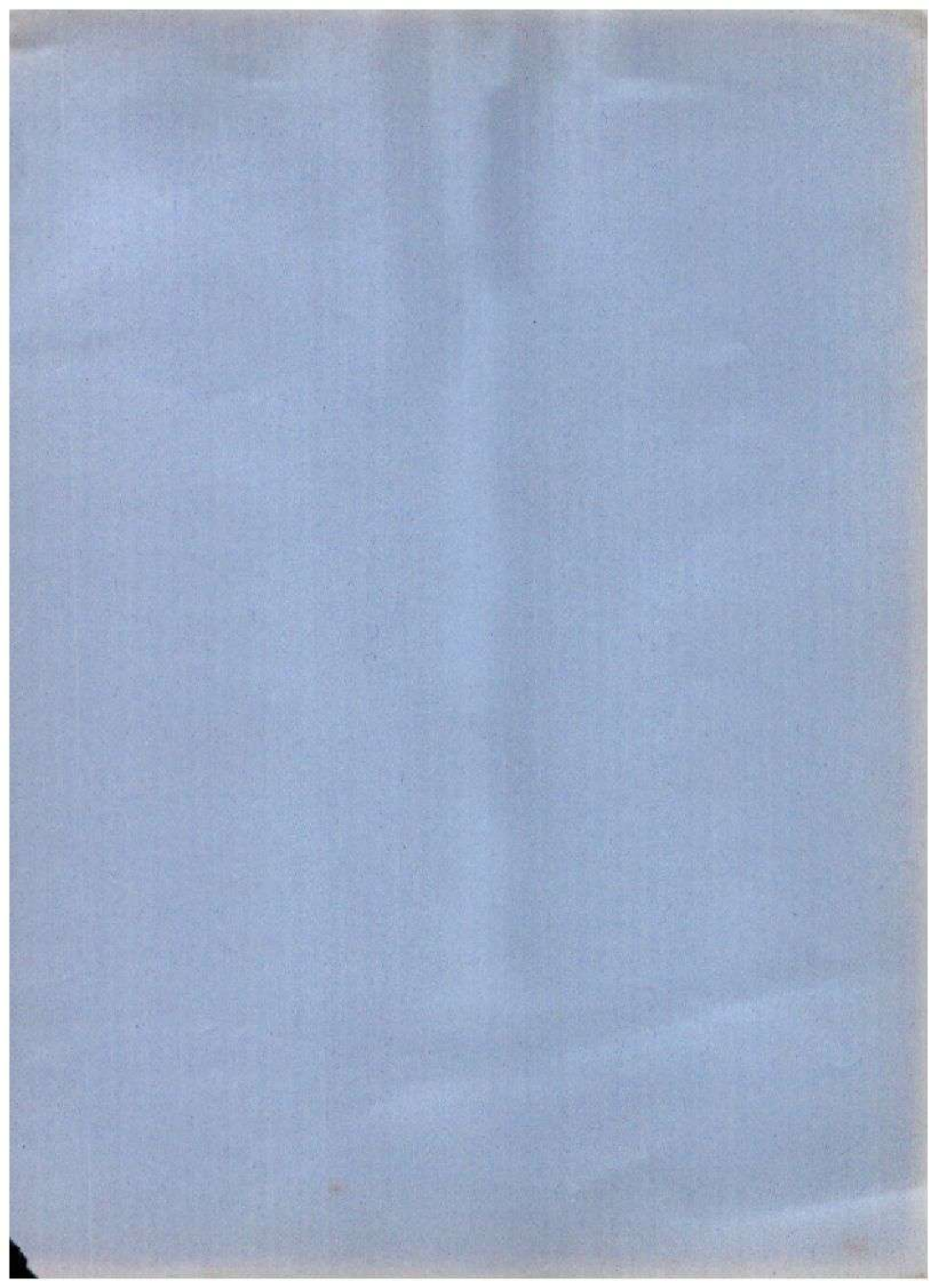
MENTERI PERHUBUNGAN



Azwar Anas
Ir. AZWAR ANAS



KEPUTUSAN
GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 392 TAHUN 1990
TENTANG
PENETAPAN TARIF JARAK ANGKUTAN PENUMPANG BIS UMUM
KELAS EKONOMI DAN NON EKONOMI DI JAWA TIMUR





GOVERNOR OF EAST JAVAN PROVINCE

D E C R E E

**GOVERNOR OF EAST JAVAN PROVINCE
NUMBER : 392 YEAR 1990**

A B O U T

**ESTABLISHMENT OF FARE DISTANCE TRANSPORTATION PASSENGER BUS COMMON
CLASS ECONOMY AND NON ECONOMY IN EAST JAVAN PROVINCE**

GOVERNOR OF EAST JAVAN PROVINCE

CONSIDERING : that in connection with the determination of new fare transportation passenger bus common on the main road as intended in the Decision of the Minister of Transportation dated 16 June 1990 Number KM. 45 Year 1990 about Fare Passenger Inter City Class Economy on the Main Road with Common Bus, it is necessary to adjust again the fare distance transportation passenger bus common class economy and non economy which is valid in East Java with a Decision of the Governor of East Java Province.

RECALLING : 1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 ;
2. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 ;
3. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1970;
4. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1990;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 1990 ;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 45 Tahun 1990.

ATTENDING : Surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 2 Juli 1990 Nomor C.469.PR.301/1/12 perihal Penetapan Tarif Jarak Angkutan Penumpang Mobil Bis Umum Antar Kota Dalam Propinsi.

D E C I D E E

ESTABLISHING : KEPUTUSAN GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR TENTANG PENETAPAN TARIF JARAK ANGKUTAN PENUMPANG BIS UMUM KELAS EKONOMI DAN NON EKONOMI BIS UMUM DI JAWA TIMUR.

Article 1

With this Decision, it is determined the fare transportation passenger bus common class economy and non economy which is valid

pada trayek-trayek antar kota di Jawa Timur sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini.

Pasal 2

- (1) Tarif angkutan penumpang bis umum kelas ekonomi dan non ekonomi sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 Keputusan ini, dilaksanakan sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 45 Tahun 1990 dan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor C.469.PR.301/1/12 Tahun 1990 dengan ketentuan sebagai berikut :
 - a. Tarif angkutan penumpang dengan bis umum kelas ekonomi sebesar Rp. 14,00 (empat belas rupiah) setiap penumpang/kilometer ;
 - b. Tarif angkutan dengan bis umum kelas non ekonomi, sebesar Rp. 14,00 (empat belas rupiah) setiap penumpang/kilometer ditambah dengan tarif tambahan yang ditetapkan oleh penyedia jasa ;
 - c. Tarif angkutan penumpang bukan dengan mobil bis umum :
 - 1) Untuk tarif penumpang umum angkutan kota ditetapkan oleh Bupati/Walikota/Daerah Kepala Daerah Tingkat II masing-masing ;
 - 2) Untuk tarif angkutan penumpang umum non ekonomi dengan Taxi meter ditetapkan lebih lanjut oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur setelah mendapat petunjuk Menteri Perhubungan ;
 - d. Perhitungan tarif jarak sudah termasuk premi jasa raharja.
- (2) Tarif angkutan barang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan prinsip kesepakatan bersama dengan pengguna jasa yang bersangkutan dan berpedoman pada patokan tarif yang berlaku.

Pasal 3

Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur berkewajiban :

- a. melaksanakan tarif jarak dimaksud dalam pasal 1 Keputusan ini dan menetapkan perincian lebih lanjut tarif-tarif angkutan bis umum untuk setiap trayek di Jawa Timur ;
- b. mengawasi pelaksanaan ketentuan tarif-tarif tersebut dan melaporkan hasil pelaksanaan tugasnya kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Pasal 4

Dengan berlakunya Keputusan ini, Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur tanggal 2 Pebruari 1987 Nomor 28 Tahun 1987 tentang Penetapan Tarif Jarak Angkutan Penumpang Bis Umum di Jawa Timur dinyatakan dicabut dan tidak berlaku lagi.

Pasal 5

- (1) Keputusan ini berlaku sejak tanggal 15 Juli 1990 ;
- (2) Keputusan ini diumumkan dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Ditetapkan di : Surabaya

Tanggal : 13 Juli 1990

**GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR**


S O E L A R S O

LAMPIRAN KEPUTUSAN GUBERNUR KEPALA DAERAH
TINGKAT I JAWA TIMUR

TANGGAL : 13 J U L I 1990
NOMOR : 392 TAHUN 1990

**TARIF JARAK ANGKUTAN PENUMPANG BIS UMUM
DI JAWA TIMUR**

NO.	TRAYEK / JURUSAN	K.M.	T A R I F
1	2	3	4
	A. KELAS EKONOMI		
1.	Banyuwangi - Kalipahit	60	Rp. 900,00
2.	Banyuwangi-Jember-Wonorejo-Probolinggo-Malang	310	Rp. 4.400,00
3.	Banyuwangi-Jember-Lumajang-Probolinggo-Malang	317	Rp. 4.500,00
4.	Banyuwangi-Jember-Wonorejo-Surabaya	303	Rp. 4.325,00
5.	Banyuwangi-Jember-Lumajang-Surabaya	310	Rp. 4.400,00
6.	Banyuwangi-Jember-Wonorejo-Probolinggo	211	Rp. 3.025,00
7.	Banyuwangi-Jajag-Pasanggahan	64	Rp. 975,00
8.	Banyuwangi-Rogojampi-Srono-Muncar	37	Rp. 600,00
9.	Banyuwangi-Rogojampi-Benculuk-Genteng-Jember	115	Rp. 1.675,00
10.	Blitar-Srengat-Kediri-Nganjuk	106	Rp. 1.550,00
11.	Blitar-Kademangan-Tulungagung-Trenggalek	73	Rp. 1.100,00
12.	Bondowoso-Jember-Lumajang-Surabaya	239	Rp. 3.425,00
13.	Bondowoso-Jember-Wonorejo-Surabaya	232	Rp. 3.325,00
14.	Caruban-Ngawi	38	Rp. 600,00
15.	Arjasa-Maosan-Bondowoso-Situbondo-Panarukan	75	Rp. 1.125,00
16.	Arjasa-Kalisat-Sukowono-Bondowoso-Situbondo	70	Rp. 1.050,00
17.	Jombang-Babat-Tuban	82	Rp. 1.225,00
18.	Kediri-Pare-Pujon-Batu-Malang	119	Rp. 1.750,00
19.	Kediri-Nganjuk	45	Rp. 650,00
20.	Lorok-Pacitan	38	Rp. 600,00
21.	Lumajang-Candipuro-Dampit-Malang	124	Rp. 1.800,00

1	2	3	4
22.	Lumajang-Kencong-Balung-Rambipuji-Jember	72	Rp. 1.075,00
23.	Lumajang-Kencong-Balung-Ambulu-Mangli-Jember	85	Rp. 1.250,00
24.	Madiun-Magetan-Ngerong	37	Rp. 600,00
25.	Madiun-Magetan	27	Rp. 450,00
26.	Madiun-Ponorogo	30	Rp. 500,00
27.	Madiun-Ponorogo-Balong-Pacitan	109	Rp. 1.600,00
28.	Malang-Pasuruan-Situbondo-Banyuwangi	297	Rp. 4.225,00
29.	Malang-Pasuruan-Probolinggo	99	Rp. 1.450,00
30.	Malang-Probolinggo-Lumajang-Jember	202	Rp. 2.900,00
31.	Malang-Probolinggo-Wonorejo-Jember	195	Rp. 2.800,00
32.	Malang-Blitar-Tulungagung-Trenggalek	158	Rp. 2.275,00
33.	Malang-Blitar	85	Rp. 1.250,00
34.	Malang-Dampit	40	Rp. 625,00
35.	Pasuruan-Bangil-Gempol-Pandaan-Tretes	48	Rp. 750,00
36.	Probolinggo-Bromo	52	Rp. 800,00
37.	Probolinggo-Sukapura	29	Rp. 475,00
38.	Tulungagung-Trenggalek-Lorok	119	Rp. 1.750,00
39.	Surabaya-Sambayat	35	Rp. 550,00
40.	Surabaya-Babat-Tuban	107	Rp. 1.575,00
41.	Surabaya-Babat-Bojonegoro	114	Rp. 1.675,00
42.	Surabaya-Lamongan	48	Rp. 750,00
43.	Surabaya-Pare-Tulungagung-Trenggalek	184	Rp. 2.650,00
44.	Surabaya-Pare-Kediri	118	Rp. 1.725,00
45.	Surabaya-Kertosono-Kediri	126	Rp. 1.825,00
46.	Surabaya-Kertosono-Kediri-Tulungagung-Trenggalek	192	Rp. 2.750,00
47.	Surabaya-Kertosono-Kediri-Tulungagung-Ngunut	175	Rp. 2.525,00
48.	Surabaya-Madiun	161	Rp. 2.325,00
49.	Surabaya-Madiun-Magetan	188	Rp. 2.700,00
50.	Surabaya-Madiun-Ponorogo	191	Rp. 2.750,00
51.	Surabaya-Madiun-Ponorogo-Slahung	214	Rp. 3.075,00
52.	Surabaya-Madiun-Ponorogo-Badegan	207	Rp. 2.975,00

1	2	3	4
53.	Surabaya-Madiun-Gorang gareng-Magetan	186	Rp. 2.675,00
54.	Surabaya-Probolinggo-Situbondo-Banyuwangi	290	Rp. 4.125,00
55.	Surabaya-Probolinggo-Situbondo-Banyuwangi-Genteng	334	Rp. 4.750,00
56.	Surabaya-Probolinggo-Situbondo-Bondowoso	224	Rp. 3.200,00
57.	Surabaya-Probolinggo-Situbondo	188	Rp. 2.700,00
58.	Surabaya-Probolinggo-Wonorejo-Jember	188	Rp. 2.700,00
59.	Surabaya-Probolinggo-Lumajang-Jember	195	Rp. 2.800,00
60.	Surabaya-Probolinggo-Lumajang-Kencong-Balung-Ambulu	201	Rp. 2.875,00
61.	Surabaya-Probolinggo-Lumajang	140	Rp. 2.025,00
62.	Surabaya-Probolinggo-Lumajang-Jember-Bondowoso	239	Rp. 3.425,00
63.	Surabaya-Probolinggo	92	Rp. 1.350,00
64.	Surabaya-Probolinggo-Wonorejo-Jember-Bondowoso	232	Rp. 3.325,00
65.	Surabaya-Malang	85	Rp. 1.250,00
66.	Surabaya-Malang-Blitar	170	Rp. 2.450,00
67.	Surabaya-Kamal-Ketapang-Ambunten-Sumenep-Kalianget	197	Rp. 3.125,00
68.	Surabaya-Kamal-Pamekasan-Sumenep-Kalianget	197	Rp. 3.125,00
69.	Surabaya-Probolinggo-Arak arak-Bondowoso	185	Rp. 2.650,00
70.	Tuban-Jatirogo-Bojonegoro	107	Rp. 1.575,00
71.	Tuban-Rengel-Bojonegoro	57	Rp. 875,00
72.	Tuban-Rengel-Bojonegoro-Jatirogo	105	Rp. 1.550,00
73.	Ngawi-Paron-Jogorogo-Ngrambe	37	Rp. 600,00
74.	Madiun-Maospati-Ngawi	34	Rp. 550,00
75.	Kediri-Pare-Jombang-Babat-Tuban	128	Rp. 1.875,00
76.	Kediri-Pare-Jombang-Babat-Bojonegoro	135	Rp. 1.950,00
77.	Surabaya-Madiun-Ponorogo-Balong-Pacitan	270	Rp. 3.850,00
78.	Malang-Batu-Pujon-Jombang-Babat-Tuban	181	Rp. 2.600,00

1	2	3	4
79.	Arjasa-Maosan-Bondowoso-Situbondo	63	Rp. 950,00
80.	Surabaya-Kertosono-Kediri-Tulungagung	160	Rp. 2.300,00
81.	Ponorogo-Trenggalek-Tulungagung-Blitar	128	Rp. 1.875,00
82.	Kediri-Kandat-Udanawu-Blitar	39	Rp. 625,00
83.	Pacitan-Ponorogo	79	Rp. 1.175,00
84.	Ponorogo-Trenggalek	55	Rp. 850,00
85.	Trenggalek-Sudimoro-Lorok	87	Rp. 1.300,00
86.	Malang-Batu-Jombang	99	Rp. 1.450,00
87.	Pamekasan-Pasean-Ketapang-Sampang	142	Rp. 2.050,00
88.	Pamekasan-Sumenep-Ambunten-Pasean-Ketapang-Bangkalan-Kamal	240	Rp. 3.425,00
89.	Surabaya-Pare-Kediri-Tulungagung	152	Rp. 2.200,00
B. KELAS NON EKONOMI			
1.	Surabaya-Malang	85	Rp. 2.275,00
2.	Surabaya-Madiun	161	Rp. 4.250,00
3.	Surabaya-Tulungagung	160	Rp. 4.225,00
4.	Surabaya-Probolinggo	92	Rp. 2.450,00
5.	Surabaya-Probolinggo-Situbondo-Banyuwangi	290	Rp. 7.600,00
6.	Surabaya-Probolinggo-Jember	188	Rp. 4.950,00
7.	Surabaya-Probolinggo-Arak arak-Bondowoso	185	Rp. 4.875,00
8.	Surabaya-Bangkalan-Pamekasan-Sumenep	186	Rp. 5.200,00
9.	Surabaya-Babat-Bojonegoro	114	Rp. 3.025,00
10.	Surabaya-Babat-Tuban	107	Rp. 2.850,00
11.	Surabaya-Bangkalan-Pamekasan-Sumenep-Kalianget	197	Rp. 5.475,00

GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR

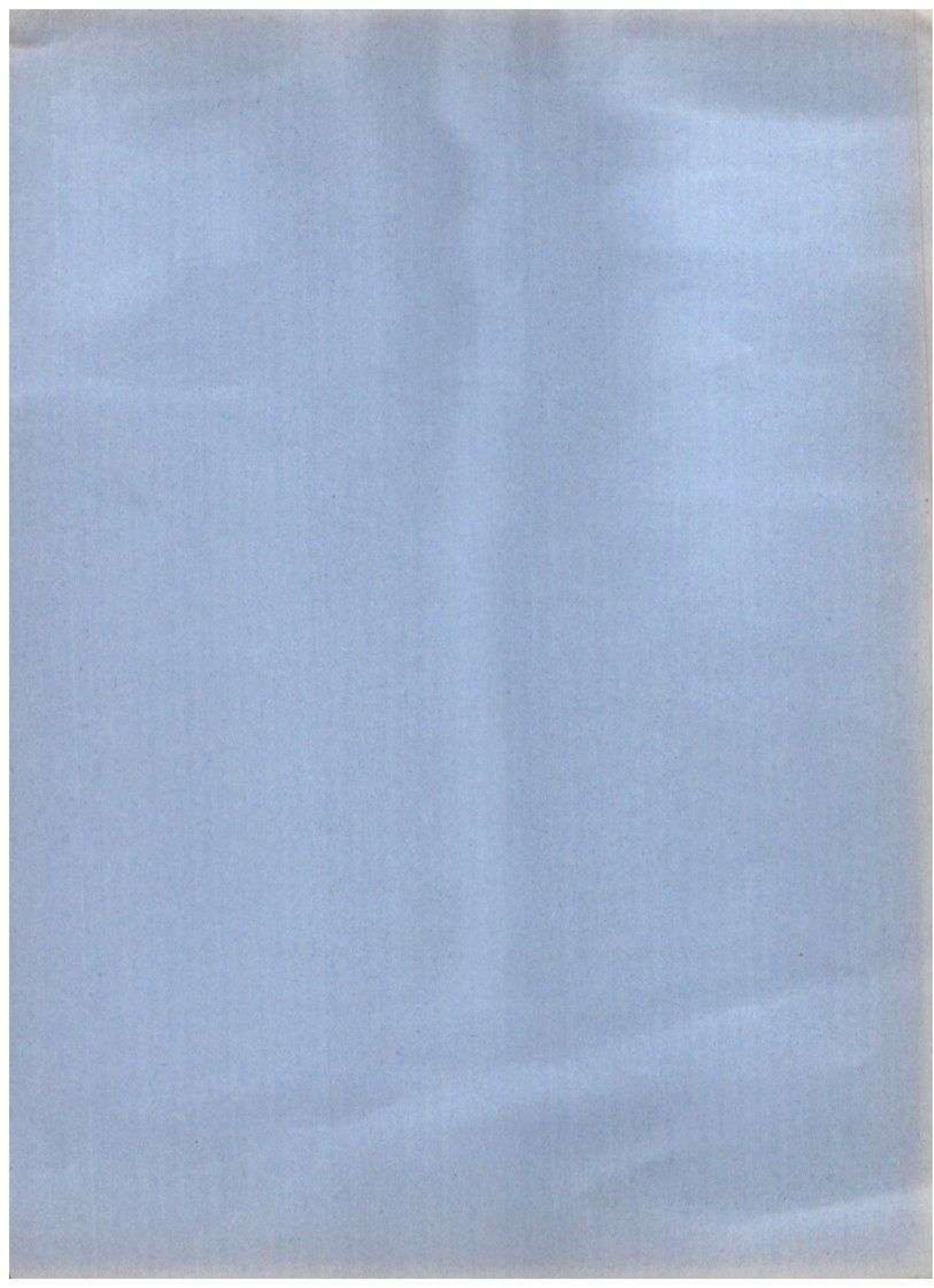


E L A R S O

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

- Yth.
1. Sdr. Menteri Dalam Negeri di Jakarta ;
 2. Sdr. Menteri Perhubungan di Jakarta ;
 3. Sdr. Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, Departemen Dalam Negeri di Jakarta ;
 4. Sdr. Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan di Jakarta ;
 5. Sdr. Ketua DPRD Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 6. Sdr. Kepala Daerah Kepolisian Jawa Timur di Surabaya
 7. Sdr. Panglima Daerah Militer V/Brawijaya di Surabaya
 8. Sdr. Wakil Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 9. Sdr. Pembantu Gubernur di Jawa Timur ;
 10. Sdr. Bupati/Walikota Kepala Daerah Tingkat II di Jawa Timur ;
 11. Sdr. Kepala Inspektorat Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 12. Sdr. Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Jawa Timur di Surabaya ;
 13. Sdr. Kepala Biro Hubungan Masyarakat, Kantor Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 14. Sdr. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 15. Sdr. Pimpinan DPD ORGANTA Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;

KEPUTUSAN
MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR KM. 74 TAHUN 1990
TENTANG
ANGKUTAN PETI KEMAS DI JALAN





MENTERI PERHUBUNGAN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM. 74 Tahun 1990

TENTANG

ANGKUTAN PETI KEMAS DI JALAN

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang** : a. bahwa dalam rangka meningkatkan kelancaran arus angkutan barang pada umumnya, khususnya untuk menunjang kegiatan ekspor impor non migas dengan menggunakan peti kemas, perlu adanya lintas angkutan peti kemas di jalan ;
- b. bahwa peti kemas adalah alat angkutan yang bersifat khusus dan tidak semua jalan dapat dilalui, maka perlu pengaturan lintas yang dapat digunakan untuk angkutan peti kemas ;
- c. bahwa sehubungan dengan hal-hal tersebut di atas perlu penetapan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Angkutan Peti Kemas di jalan ;
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) ;
2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3186) ;
3. Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan (PPL) tanggal 15 Agustus 1936 Nomor 451 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1984 (Lembaran Negara Tahun 1964 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2617) ;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3293) ;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3405) ;
6. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen ;
7. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan

Organisasi Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1990 ;

8. Keputusan Presiden Nomor 52 Tahun 1985 Tentang Terminal Peti Kemas ;
9. Penetapan Lalu Lintas Jalan Perhubungan (Pen. L.P.) Surat Keputusan Direktur Perhubungan dan Pengairan tanggal 26 September 1936 Nomor WI/9/2 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir tanggal 11 Juli 1951 Nomor 2441/Ment ;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 461/AJ 403/Phb-82 tentang Penataan Kembali Jembatan Timbang di Jalan Raya ;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 463/AJ 401/Phb-84 jo Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 155/AJ 102/Phb-87 tentang Pengujian, Kelaikan Jalan Terhadap Produksi Kendaraan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak muatan Serta Komponen-komponennya ;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 1984 tentang Ukuran Panjang Maximum Mobil Bis, Mobil Barang, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan ;
13. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 91/OT.002/Phb. 80 dan KM 164/OT.002/Phb 80 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 23 Tahun 1989 ;
14. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 1989 tentang Persyaratan Ambang Batas Kelaikan Jalan Terhadap Produksi Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan Serta Komponen-komponennya ;

M E M U T U S K A N :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG ANGKUTAN PETI KEMAS DI JALAN.

B A B I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan :

- a. Muatan Sumbu adalah jumlah tekanan roda-roda pada suatu sumbu yang menekan jalan ;
- b. Peti Kemas adalah peti kemas yang diizinkan sesuai Internasional Standard Organization (ISO) yang terdiri dari :
 - 1) Panjang 20 kaki (6,050 meter), lebar 8 kaki (2,438 meter) dan berat kotor sampai dengan 24.000 kg ;
 - 2) Panjang 40 kaki (12,192 meter), lebar 8 kali (2,438 meter) dan berat kotor sampai dengan 30.480 kg.
- c. Kereta Tempelan suatu trailer adalah kereta yang hanya

mempunyai sumbu dibagian belakang dan sebagian beratnya bertumpu dan menempel pada kendaraan penariknya ;

- d. Lintas Kendaraan Peti Kemas adalah prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperbolehkan untuk dilalui angkutan peti kemas.

BAB II

PERSYARATAN LINTAS ANGKUTAN PETI KEMAS

Pasal 2

- (1) Jalan yang diizinkan untuk lintasan angkutan peti kemas harus memenuhi persyaratan jaringan jalan yang diizinkan.
- (2) Persyaratan Jaringan jalan yang diizinkan untuk lintasan angkutan peti kemas dengan kendaraan bermotor harus memenuhi :
 - a. jaringan jalan harus mempunyai konstruksi yang diperkeras dan memiliki Muatan Sumbu Terberat (MTS) 10 ton ;
 - b. jembatan yang berada di dalam jaringan jalan sebagaimana dimaksud pada huruf a diatas harus mampu dilalui kendaraan bermotor angkutan peti kemas yang mempunyai jumlah berat kombinasi total sebesar 36 ton peti kemas, 20 kaki dan berat total 45 ton untuk peti kemas 40 kaki ;
 - b. jarak ruangan bebas di atas lintasan angkutan peti kemas harus lebih besar dari 5,0 meter ;
- (3) Untuk angkutan peti kemas 40 kaki selain memenuhi syarat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatas memenuhi persyaratan :
 - a. lebar jalan perkerasan tidak kurang dari 7,0 meter ;
 - b. kemiringan memanjang jalan (tanjakan) tidak melebihi 5% ;
 - c. jari-jari horizontal tidak kurang dari 115,0 meter ;
- (4) Untuk angkutan peti kemas dengan ukuran 20 kaki selain memenuhi syarat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan :
 - a. lebar jalan perkerasan tidak kurang dari 6,0 meter ;
 - b. kemiringan memanjang jalan (tanjakan) tidak melebihi 7% ;
 - c. jari-jari horizontal tidak kurang dari 115,0 meter ;

BAB III

PERSYARATAN KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN PETI KEMAS

Pasal 3

- (1) Kendaraan bermotor yang diizinkan untuk angkutan peti kemas adalah rangkaian kendaraan bermotor yang terdiri dari satu

kendaraan bermotor penarik (tracktor head) dan satu kereta tempelan dengan tinggi kendaraan maximum termasuk peti kemasnya tidak melebihi 4,0 meter.

- (2) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dispensasi terhadap ketentuan ukuran tinggi sebagaimana dimaksud dalam pasal 31 ayat (1) huruf a Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan (PPL).

Pasal 4

Kendaraan Bermotor penarik (tracktor head) yang digunakan harus memenuhi persyaratan peralatan dan perlengkapan sebagai berikut:

- a. memiliki motor dan daya minimum sebesar 5,5 kilowatt setiap ton berat kombinasi rangkaian kendaraan bermotor yang diperbolehkan ;
- b. memiliki sekurang-kurangnya sumbu depan tunggal yang dilengkapi dengan ban tunggal dan sumbu belakang ganda yang dilengkapi dengan ban ganda yang dikonstruksi berdasarkan MST 10 ton ;
- c. semua ban yang digunakan mempunyai ukuran sama ;
- d. dilengkapi dengan roda kelima (firth wheel) yang dikonstruksi secara kuat menurut perhitungan teknis ;
- e. dilengkapi dengan tachograph ;
- f. dilengkapi dengan dongkrak yang mempunyai kekuatan angkut sekurang-kurangnya 10 ton.

Pasal 5

Kereta tempelan yang digunakan harus memenuhi persyaratan peralatan dan perlengkapan sebagai berikut :

- a. memiliki sekurang-kurangnya sumbu ganda yang dilengkapi dengan ban ganda untuk angkutan peti kemas 1 x 20 kaki, dan sumbu tiga (tripel) yang dilengkapi dengan ban ganda untuk angkutan peti kemas 1 x 40 kaki, yang keduanya dikonstruksi berdasarkan MST 10 ton ;
- b. semua ban yang digunakan mempunyai ukuran sama ;
- c. setiap sumbu harus dilengkapi dengan pesawat rem secukupnya yang dapat dikendalikan secara terpusat oleh pengemudinya serta sistem rem yang digunakan harus sama dengan sistem rem kendaraan bermotor penariknya ;
- d. dilengkapi dengan perangkat pengunci peti kemas (twist lock) yang dapat berfungsi dengan baik dan kuat pada setiap lubang penguncian peti kemas yang diangkut.

BAB IV

PERSYARATAN KESELAMATAN MUATAN

Pasal 6

Setiap kendaraan bermotor penarik (tracktor head) sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 4 harus dilengkapi dengan tanda peringatan di dalam kabin kendaraan yang menunjukkan ketinggian maksimum ketika dimuati peti kemas dan tanda peringatan tersebut harus mudah terlihat oleh pengemudi tanpa mengganggu pandangan normal ke depan dari pengemudi.

Pasal 7

Kendaraan bermotor angkutan peti kemas dikecualikan dari keharusan menyertakan lampu-lampu keselamatan disamping kendaraan berwarna merah dan kuning atau merah dan putih seperti disyaratkan oleh Pasal 7 (4) dan Pasal 20 Penetapan Lalu Lintas Jalan Perhubungan.

Pasal 8

- (1) Setiap peti kemas yang diangkut di atas kendaraan bermotor harus ditempatkan sehingga tidak :
 - a. membahayakan manusia atau menyebabkan kerusakan terhadap fasilitas umum ataupun milik pribadi, khususnya akibat terjatuhnya peti kemas di jalan ;
 - b. mengganggu pandangan pengemudi atau mengurangi stabilitas kendaraan pengangkut ;
- (2) Setiap peti kemas yang diangkut diatas kendaraan bermotor harus dikunci dengan kunci pengikat (twist lock) pada setiap lobang pengunciannya, secara benar dan kuat.
- (3) Peti kemas yang diangkut dengan kendaraan bermotor tidak boleh melebihi Muatan Sumbu Terberat (MST) yang diizinkan.

BAB V

KETENTUAN MENGENAI BERAT MUATAN MAKSIMUM YANG DIPERBOLEHKAN UNTUK KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN PETI KEMAS

Pasal 9

- (1) Berat muatan maksimum yang diizinkan untuk kendaraan bermotor angkutan peti kemas, dihitung berdasarkan batasan-batasan kekuatan sumbu maksimum sebesar :
 - a. sumbu tunggal :
 - (i) roda tunggal : 6.000 kg (6 ton)
 - (ii) roda ganda : 10.000 kg (10 ton)
 - b. sumbu ganda dengan roda ganda : 18.000 Kg (18 ton).
 - c. sumbu tiga (tripel) dengan roda ganda : 20.000 kg (20 ton).
- (2) Muatan sumbu maksimum yang diizinkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh melebihi kekuatan maksimum masing-masing sumbu menurut rancangannya.

BAB VI

LARANGAN DAN SANKSI

Pasal 10

Dilarang mengangkut 2 (dua) peti kemas dengan ukuran panjang masing-masing 20 kaki atau lebih pada satu kombinasi kendaraan bermotor di jalan.

Pasal 11

Dilarang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan jika melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 dan 9.

Pasal 12

Pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dan 11 dikenakan sanksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 dan 33 Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965.

BAB VII

KETENTUAN LAIN - LAIN

Pasal 13

Jika lintasan kendaraan bermotor angkutan peti kemas akan menimbulkan gangguan bagi pemakai jalan yang lain, maka lintasan tersebut dapat dibatasi waktu pengoperasiannya.

Pasal 14

Pemakai kendaraan bermotor angkutan peti kemas dan lintasannya harus memenuhi semua peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VIII

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 15

Semua kendaraan bermotor angkutan peti kemas yang telah beroperasi dalam jangka waktu selama-lamanya 2 (dua) tahun sejak keputusan ini ditetapkan wajib menyesuaikan persyaratan sesuai dengan keputusan ini.

Pasal 16

Lintas angkutan peti kemas dan kendaraan bermotor yang diizinkan untuk pengangkutan peti kemas diatur lebih lanjut dan diawasi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

BAB IX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 17

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A

Pada tanggal : 4 J u l i 1990.

MENTERI PERHUBUNGAN

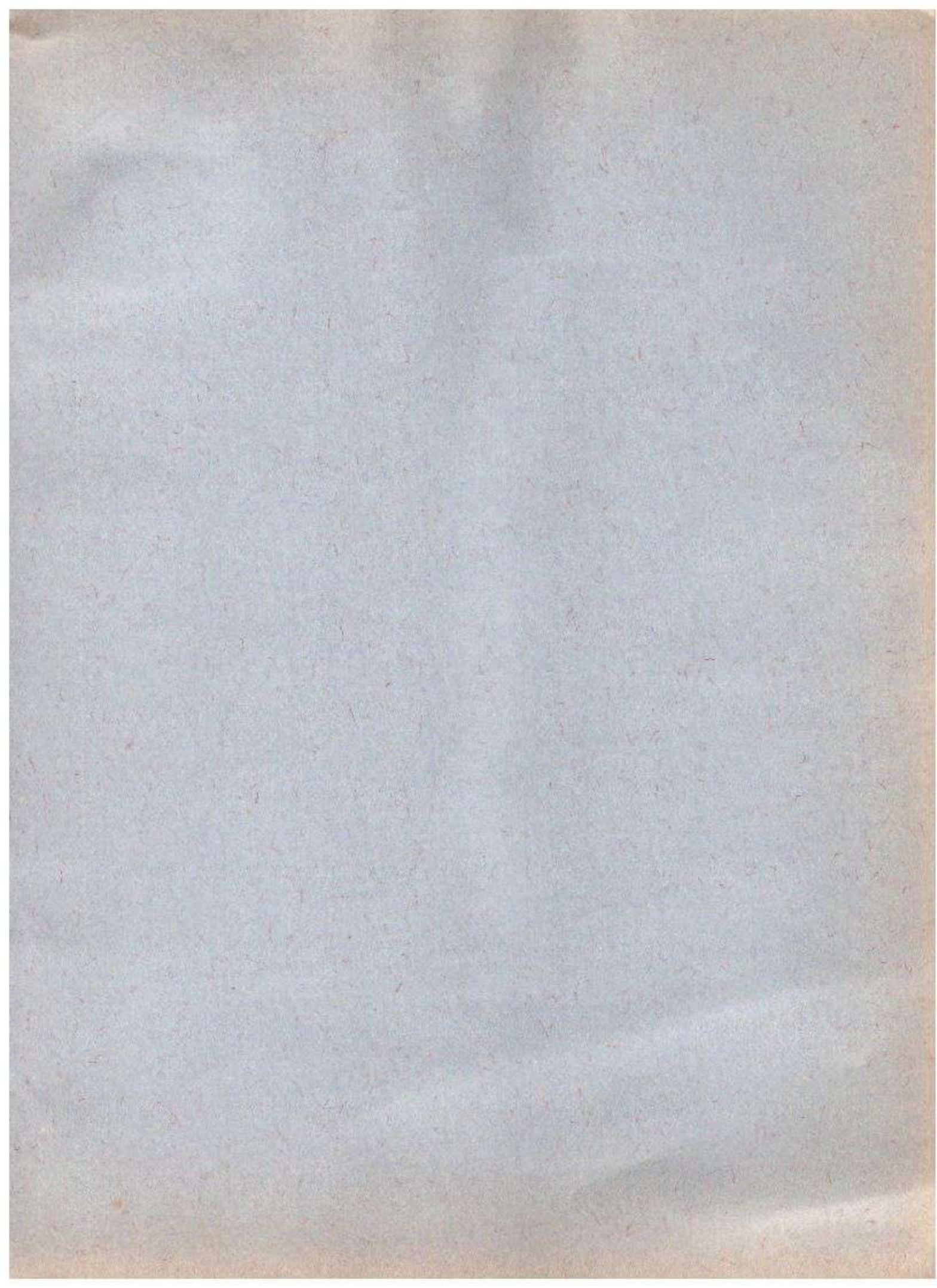


Azwar Anas
Ir. AZWAR ANAS

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Koordinator Bidang EKUIN dan WASBANG ;
2. Para Menteri Kabinet Pembangunan V ;
3. Kepala Kepolisian RI ;
4. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di Lingkungan Departemen Perhubungan ;
5. Para Gubernur Kepala Daerah Tingkat I ;
6. Para Kepala Kepolisian Daerah ;
7. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan ;
8. Para Kepala Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ;
9. Para Kepala Dinas LLAJR Daerah Tingkat I ;
10. Direktur Utama PT. AK. Jasa Raharja ;
11. DPP ORGANDA ;
12. GAIKINDO.

**PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR
NOMOR 14 TAHUN 1987
TENTANG
KETENTUAN PENGUJIAN, IJIN TRAYEK DAN
IJIN DISPENSASI KELAS JALAN BAGI KENDARAAN BERMOTOR
DI JAWA TIMUR**



**PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR
NOMOR 14 TAHUN 1987
TENTANG
KETENTUAN PENGUJIAN, IJIN TRAYEK DAN IJIN
DISPENSASI KELAS JALAN BAGI KENDARAAN
BERMOTOR DI JAWA TIMUR**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR

- Menimbang** : a. bahwa dalam upaya untuk lebih meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya masyarakat pemakai jasa angkutan serta ketertiban dan keamanan lalu lintas di jalan raya dipandang perlu mengatur ketentuan-ketentuan tentang pengujian, ijin trayek dan ijin dispensasi kelas jalan bagi kendaraan bermotor di Jawa Timur ;
- b. bahwa ketentuan-ketentuan tersebut dalam Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 10 Tahun 1973 juncto Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 2 Tahun 1984 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Ijin Trayek dan Jembatan Timbang serta ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1976 juncto Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 9 Tahun 1980 tentang Dispensasi Kelas Jalan dipandang sudah tidak sesuai dengan keadaan, sehingga perlu disempurnakan dengan menuangkan ketentuan-ketentuan dimaksud dalam suatu Peraturan Daerah.
- Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah ;
2. Undang-undang Nomor 2 Tahun 1950 tentang Pembentukan Propinsi Jawa Timur juncto Undang-undang Nomor 18 Tahun 1950 tentang Mengadakan Perubahan dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 1950 dari hal pembentukan Propinsi Jawa Timur ;
3. Undang-undang Nomor 12 Drt Tahun 1957 tentang Peraturan Umum Retribusi Daerah ;
4. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya ;
5. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana ;
6. Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan tanggal 1 Juli 1951 Nomor 28 Lembaran Negara Tahun 1951 Nomor 47 tentang Pelaksanaan Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ;
7. Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan tanggal 15 Agustus 1936, Lembaran Negara Nomor 451 untuk melaksanakan Undang-

undang Lalu Lintas Jalan seperti yang telah diubah dan ditambah terakhir dengan peraturan tanggal 1 Juli 1951 ;

8. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 tentang Penyerahan urusan Lalu Lintas Jalan kepada Daerah Tingkat I ;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1985 tentang Kewenangan Penyidikan terhadap pelanggaran Lalu Lintas ;
10. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 14 Tahun 1974 tentang Bentuk Peraturan Daerah ;
11. Keputusan Menteri Perhubungan tanggal 23 April 1983 Nomor KM. 110/PP.301/Phb-83 tentang Penyesuaian tarip Pengujian Kendaraan Bermotor ;
12. Keputusan Menteri Perhubungan tanggal 1 Mei 1984 Nomor 95/PR-301/Phb-84 tentang Pedoman Penyederhanaan Perijinan Usaha di sektor Perhubungan ;
13. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 24 Desember 1982 Nomor 47/PR.301/DJPHBD/1982 tentang Pengujian Mobil Barang, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan ;
14. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 22 Pebruari 1986 Nomor L.1/1/11 tentang Petunjuk Pelaksanaan Kegiatan Jajaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya ;
15. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 4 Tahun 1986 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

M E M U T U S K A N

Menetapkan : PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR TENTANG KETENTUAN PENGUJIAN, IJIN TRAYEK DAN IJIN DISPENSASI KELAS JALAN BAGI KENDARAAN BERMOTOR DI JAWA TIMUR.

B A B I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan :

- a. Pemerintah Daerah, adalah Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- b. Gubernur Kepala Daerah, adalah Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- c. Pejabat yang ditunjuk, adalah Pejabat Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- d. Kendaraan bermotor, adalah setiap kendaraan yang digerakkan, tidak melalui jalan rel, seluruh atau sebagian oleh tenaga mekanis, yang berada di atas atau pada kendaraan itu ;
- e. Pengujian Kendaraan Bermotor, adalah suatu kegiatan yang meliputi pemeriksa-

an, pengujian, percobaan dan penilaian tertentu secara berkala yang diarahkan kepada setiap kendaraan wajib uji secara keseluruhan ;

- f. Uji pertama kali, adalah pelaksanaan pemeriksaan yang pertama kali bagi kendaraan wajib uji yang baru atau kendaraan yang belum pernah diuji sama sekali ;
- g. Uji ulang, adalah pelaksanaan pemeriksaan pada kendaraan wajib uji untuk yang kedua kalinya atau berikutnya ;
- h. Uji ulangan, adalah pelaksanaan pemeriksaan pada kendaraan wajib uji yang disebut pada huruf f dan g dinyatakan tidak baik hasil ujinya karena terdapat kekurangan teknis ;
- i. Pemilik dan atau pengusaha, adalah pemilik dan atau pengusaha-pengusaha kendaraan bermotor yang berdomisili di Jawa Timur ;
- j. Ijin trayek, adalah ijin diberikan kepada seseorang, badan hukum atau badan usaha untuk dapat melakukan suatu kegiatan angkutan atau pelayanan jasa angkutan pada lintasan trayek tertentu ;
- k. Trayek, adalah lintasan tertentu yang digunakan untuk pelayanan jasa angkutan
- l. Ijin dispensasi kelas jalan, adalah ijin yang diberikan kepada kendaraan bermotor untuk melewati jalan, dibawah kelas jalan yang ditetapkan bagi kendaraan bermotor tersebut.

B A B II

KETENTUAN PENGUJIAN

Pasal 2

- (1) Setiap kendaraan bermotor wajib uji yang dioperasikan harus memenuhi syarat-syarat teknis untuk Laik jalan sesuai dengan ketentuan perundangan yang berlaku ;
- (2) Untuk menetapkan kendaraan bermotor tersebut pada ayat (1) pasal ini, dilakukan penelitian berupa pengujian yang dilakukan secara berkala ;
- (3) Pelaksanaan pengujian tersebut pada ayat (2) pasal ini dilakukan oleh Pejabat yang ditunjuk.

Pasal 3

- (1) Jenis Kendaraan bermotor yang wajib untuk diuji seperti tersebut pada ayat (1) pasal 2 Peraturan Daerah ini adalah kendaraan bermotor yang termasuk katagori :
 - a. mobil penumpang umum ;
 - b. mobil bus ;
 - c. mobil barang ;
 - d. mobil kereta gandengan ;
 - e. mobil kereta tempelan ;
 - f. traktor ;
- (2) Dikecualikan dari ketentuan kewajiban pengujian terhadap kendaraan bermotor baru sebagai barang dagangan dan kendaraan-kendaraan yang dalam keadaan rusak.

Pasal 4

- (1) Pengujian kendaraan dilakukan atas permohonan yang bersangkutan dengan menunjukkan surat-surat sebagai keterangan kelengkapan kendaraan bermotor wajib uji ;
- (2) Penetapan kelengkapan surat-surat dimaksud pada ayat (1) pasal ini, ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang berlaku ;
- (3) Untuk uji ulang, permohonan dari yang bersangkutan harus sudah diajukan 1 (satu) bulan sebelum masa uji berakhir.

Pasal 5

- (1) Atas permohonan tersebut dalam pasal 4 Peraturan Daerah ini, Pejabat yang ditunjuk, melaksanakan pemeriksaan pengujian ;
- (2) Pengujian dilakukan dengan mengadakan pemeriksaan, penelitian dan kegiatan yang berkaitan dengan itu untuk mengetahui nilai teknis kendaraan bermotor wajib uji ;
- (3) Nilai teknis dari kendaraan bermotor wajib uji menentukan jangka waktu pengoperasiannya atau masa ujinya ;
- (4) Hasil penelitian tersebut pada ayat (2) dimasukkan dalam bukti uji yang berupa blanko ;
- (5) Terhadap kendaraan wajib uji yang dalam pengujian memenuhi persyaratan teknis untuk laik jalan yang telah ditetapkan diberikan Buku Uji dan Tanda Uji ;
- (6) Dalam Buku Uji dan Tanda Uji tersebut pada ayat (5) pasal ini, disebutkan jangka waktu berlakunya masa uji.

Pasal 6

Kendaraan bermotor wajib uji yang setelah diadakan pengujian dinyatakan belum memenuhi persyaratan teknis untuk laik jalan, dapat dimintakan uji ulangan setelah dipenuhi persyaratan teknis yang berlaku.

Pasal 7

Tata cara permohonan dan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor wajib uji, ditetapkan lebih lanjut oleh Gubernur Kepala Daerah atau Pejabat yang ditunjuk.

B A B III

KETENTUAN IJIN TRAYEK

Pasal 8

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang termasuk kategori jenis mobil bus umum ataupun mobil penumpang umum yang sebagian atau seluruh kegiatan operasinya di wilayah Jawa Timur atau melakukan kegiatan pada trayek-trayek tertentu di Jawa Timur harus mendapatkan ijin lebih dahulu dari Gubernur Kepala Daerah atau Pejabat yang ditunjuk ;

- (2) Ijin tersebut pada ayat (1) pasal ini diberikan atas permohonan pengusaha yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan dan syarat-syarat yang telah ditetapkan ;
- (3) Tata cara permohonan dan pemberian ijin ditetapkan lebih lanjut oleh Gubernur Kepala Daerah.

Pasal 9

- (1) Dalam surat ijin tersebut dalam pasal 8 Peraturan Daerah ini ditetapkan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi oleh pemegang ijin ;
- (2) Jangka waktu berlakunya ijin trayek tersebut pada ayat (1) pasal ini ditetapkan :
 - a. Untuk mobil bus umum, selama 5 (lima) tahun ;
 - b. Untuk mobil angkutan penumpang lain selama 6 (enam) bulan.

Pasal 10

- (1) Untuk ketertiban pelaksanaan ijin trayek dimaksud pada ayat (2) huruf a pasal 9 Peraturan Daerah ini, dilakukan pengendalian dan pengawasan oleh Pejabat yang ditunjuk ;
- (2) Pengendalian dan Pengawasan untuk mobil bus dilakukan dengan Kartu Pengawasan yang berlaku selama-lamanya 1 (satu) tahun dan untuk mobil penumpang umum lewat ijin trayek yang bersangkutan ;
- (3) Pengendalian dan Pengawasan dimaksud pada ayat (1) dan (2) pasal ini dilakukan terhadap penemuan ketentuan-ketentuan yang disebutkan dalam Surat Ijin Trayek.

B A B IV

KETENTUAN IJIN DISPENSASI KELAS JALAN

Pasal 11

- (1) Kendaraan bermotor dilarang melewati jalan-jalan yang tidak sesuai dengan jalan yang ditentukan kecuali telah memperoleh ijin dispensasi kelas jalan ;
- (2) Ijindispensasi kelas jalan tersebut pada ayat (1) pasal ini diberikan oleh Gubernur Kepala Daerah atau Pejabat yang ditunjuk ;
- (3) Terhadap jalan-jalan yang dinyatakan dalam keadaan rusak berat dapat diberikan ijin dispensasi secara khusus ;
- (4) Jalan-jalan tersebut pada ayat (3) pasal ini, ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah setelah mendapatkan pertimbangan dari Instansi teknis yang berwenang.

Pasal 12

Ijin dispensasi diberikan atas permohonan dan hanya berlaku bagi jalan satu kelas dibawah kelas jalan yang ditetapkan bagi kendaraan yang bersangkutan, untuk masa 1 (satu) bulan.

Pasal 13

Bagi kendaraan-kendaraan berat atau kendaraan yang mengangkut alat-alat berat dan diperkirakan akan mengakibatkan kerusakan jalan yang akan dilaluinya, harus mendapatkan ijin dispensasi dari Gubernur Kepala Daerah Tingkat I atau Pejabat yang ditunjuk.

B A B V

KETENTUAN RETRIBUSI

Pasal 14

- (1) Setiap pelaksanaan pengujian kendaraan, pemberian ijin trayek dan pemberian ijin dispensasi kelas jalan, dikenakan retribusi ;
- (2) Besarnya retribusi tersebut pada ayat (1) pasal ini, ditetapkan sebagai berikut :
 - a. Untuk pengujian kendaraan bermotor mobil bus, mobil barang, traktor tanpa tempelan tersebut pada pasal 3 ayat (1) Peraturan Daerah ini, sebesar Rp. 3.000,00 (tiga ribu rupiah) setiap kendaraan ;
 - b. Untuk Pengujian kendaraan mobil penumpang umum, kereta tempelan dan kereta gandengan, sebesar Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah) setiap kendaraan ;
 - c. Untuk uji ulangan dimaksud dalam pasal 6 Peraturan Daerah ini, sebesar Rp. 6.000,00 (enam ribu rupiah) setiap kendaraan ;
- (3) Disamping pungutan tersebut pada ayat (2) pasal ini dikenakan kelengkapan biaya pengujian sebagai berikut :
 - a. penetapan masa uji, sebesar Rp. 1.000,00 (seribu rupiah) setiap bulan/kendaraan ;
 - b. buku uji, sebesar Rp. 3.500,00 (tiga ribu lima ratus rupiah) setiap buku ;
 - c. tanda uji, sebesar Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah) ;
 - d. bukti uji, sebesar Rp. 1.000,00 (seribu rupiah).
- (4) Kelambatan pendaftaran uji ulang seperti dimaksud pada ayat (3) pasal 4 Peraturan Daerah ini, dikenakan tambahan biaya sebesar 50 % (lima puluh persen) dari biaya uji kendaraan di maksud ;
- (5) Kendaraan bermotor wajib uji yang telah didaftarkan pengujiannya ternyata tidak datang pada waktu yang telah ditentukan tanpa alasan yang sah, dikenakan biaya tambahan pengujian sebesar satu kali biaya uji tersebut ayat (2) pasal ini ;
- (6) Kendaraan bermotor wajib uji yang masa laku ujinya telah habis dan ternyata tidak diuji ulang tepat pada waktunya, di kenakan tambahan biaya uji, sebesar Rp. 10.000,00 (sepuluh ribu rupiah) setiap bulan keterlambatan.

Pasal 15

- (1) Retribusi Ijin Trayek dimaksud dalam pasal 14 ayat (1) ditetapkan berdasarkan perhitungan jarak tempuh dan kapasitas tempat duduk sebagai berikut :
 - a. Mobil Bis Umum dengan kapasitas kurang dari 40 tempat duduk dengan jarak tempuh kurang dari 300 Km sebesar Rp. 4.000,00 (empat ribu rupiah) setiap bulan per kendaraan ;

- b. Mobil Bis Umum dengan kapasitas kurang dari 40 tempat duduk dengan jarak tempuh lebih dari 300 Km sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah) setiap bulan per kendaraan ;
 - c. Mobil Bis Umum dengan kapasitas lebih dari 40 tempat duduk dengan jarak tempuh kurang dari 300 Km sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah) setiap bulan per kendaraan ;
 - d. Mobil Bis Umum dengan kapasitas lebih dari 40 tempat duduk dengan jarak tempuh lebih dari 300 Km sebesar Rp. 6.000,00 (enam ribu rupiah) setiap bulan per kendaraan ;
- (2) Setiap ijin trayek dikenakan biaya administrasi sebesar Rp. 1.000,00 (seribu rupiah) ;
 - (3) Retribusi ijin trayek untuk setiap kendaraan penumpang umum non bis sebesar Rp. 12.000,00 (dua belas ribu rupiah) per kendaraan setiap 6 (enam) bulan (semester).

Pasal 16

- (1) Setiap pemberian ijin dispensasi kelas jalan dikenakan retribusi, sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah) setiap bulan ;
- (2) Retribusi ijin dispensasi khusus tersebut dalam pasal 11 ayat (3), sebesar Rp. 2.500,00 (dua ribu lima ratus rupiah) setiap ritasi perkendaraan (PP) ;
- (3) Retribusi ijin dispensasi khusus tersebut dalam pasal 13 Peraturan Daerah ini sebesar Rp. 15.000,00 (lima belas ribu rupiah) setiap kali jalan.

Pasal 17

Hasil pungutan retribusi tersebut dalam pasal 14, 15 dan 16 Peraturan Daerah ini, disetor ke Kas Daerah sesuai dengan tata cara yang berlaku.

B A B VI S A N K S I

Pasal 18

Setiap pemegang ijin trayek yang melanggar ketentuan-ketentuan dalam pasal 2, 8 dan 11 Peraturan Daerah ini dapat dilakukan tindakan penundaan pemberian tanda ijin maupun ijin trayeknya.

B A B VII KETENTUAN PIDANA

Pasal 19

- (1) Barang siapa melanggar ketentuan dalam pasal 2, 8 dan 11 Peraturan Daerah ini, diancam kurungan pidana selama-lamanya 3 (tiga) bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp. 50.000,00 (lima puluh ribu rupiah) ;
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini adalah pelanggaran.

B A B VIII
KETENTUAN PENYIDIKAN

Pasal 20

Selain Pejabat Penyidik Umum yang bertugas menyidik tindak pidana penyidikan atas pelanggaran tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah ini dapat juga dilakukan oleh Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di lingkungan Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur yang pengangkatannya ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 21

Dalam melaksanakan tugas penyidikan para penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pasal 20 mempunyai wewenang :

- a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana ;
- b. Melakukan tindakan pertama pada saat itu ditempat kejadian dan melakukan pemeriksaan ;
- c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka ;
- d. Melakukan penyitaan benda atau surat ;
- e. Mengambil sidik jari dan memotret seseorang ;
- f. Memanggil seseorang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi ;
- g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara ;
- h. Menghentikan penyidikan setelah mendapat petunjuk dari penyidik umum bahwa tidak terdapat cukup bukti atau peristiwa tersebut bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya melalui penyidik umum memberitahukan hal tersebut kepada penuntut umum, tersangka atau keluarganya ;
- i. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggung jawabkan.

B A B IX
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 22

Pemegang ijin yang sudah ada sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini, tetap berlaku sampai dengan diberikannya ijin baru berdasarkan Peraturan Daerah ini.

B A B X
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 23

Hal-hal yang belum cukup diatur dalam Peraturan Daerah ini, akan ditetapkan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I sepanjang mengenai pelaksanaannya.

diserahkan kepada Daerah Tingkat II, pendapatan yang berasal dari pengujian kendaraan bermotor tersebut menjadi bagian pendapatan Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II.

Pengaturan lebih lanjut tentang pembagian pendapatan antara Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II tersebut ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

Pasal 4

Ayat (1)

Urusan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I dapat diserahkan sebagian atau seluruhnya kepada Daerah Tingkat II tergantung kesediaan dan kesiapan Daerah yang bersangkutan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 5

Ayat (1)

Huruf a

Dalam penunjukan lokasi parkir harus diperhatikan situasi dan kondisi lingkungan serta lalu lintas.

Parkir yang mengganggu arus lalu lintas harus dilarang.

Huruf b

Penunjukan lokasi terminal yang fungsinya melayani angkutan antar kota, antar propinsi tidak termasuk urusan yang diserahkan. Yang dimaksud dengan pengelolaan disini adalah seluruh kegiatan yang meliputi pengaturan, pelaksanaan, pengorganisasian, pengawasan dan perencanaan pengoperasian terminal.

Huruf c

Penunjukan tempat penyeberangan bagi pejalan kaki adalah untuk keselamatan pejalan kaki dan memelihara kelancaran arus lalu lintas kendaraan.

Huruf d

Pembatasan penggunaan angkutan orang dengan kendaraan tidak bermotor, misalnya sepeda, harus ditinjau dari segi keselamatan lalu lintas dan angkutan.

Huruf e

Ketentuan ini dimaksudkan agar kendaraan umum yang berhenti tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas pada ruas-ruas jalan yang ramai dan untuk keselamatan angkutan serta pelayanan kepada masyarakat.

Huruf f

Cukup jelas

Huruf g

Izin pendirian usaha angkutan diberikan dengan berpedoman pada ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri.

menyangkut kelancaran angkutan dan keselamatan umum. Untuk mendapatkan izin tersebut berpedoman pada peraturan yang ditetapkan oleh Menteri.

Huruf f

Angka 1

Cukup jelas

Angka 2

Penetapan batas maksimum muatan sumbu pada jalan, dimaksudkan untuk memelihara kelestarian jalan sehubungan dengan meningkatnya intensitas penggunaan jalan/jembatan yang tidak seimbang dengan pemeliharaan dan perbaikannya.

Huruf g

Penetapan ini diperlukan bilamana sebagian jalan atau suatu jembatan dalam keadaan kurang baik, sedang tidak mungkin dilakukan perbaikan atau pembetulan dengan segera. Demikian pula selama diadakan pekerjaan perbaikan atau pemeliharaan.

Huruf h

Jaringan trayek dan jaringan lintas, jumlah kendaraan bermotor yang diijinkan untuk melayani suatu trayek dan lintas dan persyaratan teknis kendaraan bermotor yang diizinkan untuk melayani trayek dan lintas tersebut ditetapkan oleh Menteri.

Huruf i

Rekayasa lalu lintas tersebut meliputi kegiatan-kegiatan Rekayasa untuk :

- 1) Perencanaan fasilitas pengendalian lalu lintas seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas dan fasilitas pengamanan lalu lintas ;
- 2) Perencanaan, pelaksanaan, pemeliharaan fasilitas ;
- 3) Perencanaan pengadaan dan pemasangan fasilitas.

Manajemen lalu lintas tersebut meliputi kegiatan-kegiatan manajemen yang bertujuan untuk :

- 1) Memperlancar arus lalu lintas dan angkutan ;
- 2) Mengurangi tingkat dan jumlah kecelakaan ;
- 3) Memperbaiki lingkungan ;

dengan perbaikan-perbaikan fisik yang terbatas.

Huruf j

Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan oleh Instansi yang ditunjuk oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I menurut pedoman teknis yang ditetapkan oleh Menteri.

Secara selektif Daerah Tingkat I menyerahkan urusan pengujian kendaraan bermotor kepada Daerah Tingkat II dengan memperhatikan kemampuan Daerah Tingkat II yang bersangkutan, antara lain personil peralatan dan pembiayaan.

Dalam hal urusan pengujian kendaraan bermotor tersebut belum

Pasal 24

Dengan berlakunya Peraturan Daerah ini dinyatakan dicabut dan tidak berlaku lagi :

- a. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 10 Tahun 1973 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Ijin Trayek dan Jembatan Timbang sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 2 Tahun 1984 ;
- b. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1976 tentang Dispensasi Kelas Jalan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 9 Tahun 1980.

Pasal 25

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan menempatkannya dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Surabaya, 23 Desember 1987

Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
Propinsi Daerah Tingkat I
Jawa Timur
Ketua,

Gubernur Kepala Daerah Tingkat I
Jawa Timur

ttd

ttd

Ny. Asri Soebaryati Soenardi, SH

WAHONO

Disahkan dengan Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri tanggal 16 Agustus 1988 Nomor 551.235 - 673.

Direktorat Jenderal Pemerintahan
Umum dan Otonomi Daerah
Sekretaris

Cap/ttd

Ir. SUJAMTO

Diundangkan dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur
tanggal 30 Agustus 1988 Nomor 3 Tahun 1988 Seri B.

A.n. Gubernur Kepala Daerah Tingkat I
Jawa Timur
Sekretaris Wilayah/Daerah

ttd.

Drs. Soemarjono Hadikoesomo
NIP. 010020703

Sesuai dengan Aslinya
A.n. Sekretaris Wilayah/Daerah
Propinsi Daerah Tingkat I
Jawa Timur
u.b.
Kepala Biro Hukum

ttd

SOEPRAPTO, SH
NIP. 010040507

P E N J E L A S A N
ATAS
PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR
NOMOR : 14 TAHUN 1987

TENTANG
KETENTUAN PENGUJIAN, IJIN TRAYEK DAN IJIN DISPENSASI
KELAS JALAN BAGI KENDARAAN BERMOTOR
DI JAWA TIMUR

I. PENJELASAN UMUM

Dengan telah ditingkatkannya daya dukung sebagian besar jalan Propinsi serta dibebaskannya kendaraan-kendaraan bermotor dari kewajiban penimbangan di jembatan timbang secara rutin, maka perlu diikuti dengan pelaksanaan pengujian yang lebih teliti dan sempurna terhadap mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan demi terpeliharanya ketertiban, kelancaran pengamanan dan kelestarian jalan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan raya. Disamping itu dalam rangka pengamanan dan keseragaman Buku dan Tanda Uji yang berlaku secara Nasional sesuai dengan surat Menteri Dalam Negeri tanggal 30 Juli 1987 Nomor 481.3/2788/PUOD, maka perlu penataan kembali Buku dan Tanda Uji tersebut melalui metode security printing dengan spesifikasi-spesifikasi yang khusus.

Selain dari pada itu dalam rangka pengaturan pola angkutan dan terpenuhinya keseimbangan penawaran dan permintaan jasa angkutan pada trayek-trayek tertentu di Jawa Timur, agar dapat merata maka perlu pengaturan terhadap trayek-trayek baik untuk mobil bus maupun non bus. Pengawasan terhadap ijin trayek yang telah dikeluarkan juga perlu lebih ditingkatkan antara lain melalui kepatuhan ketentuan jam keberangkatan dan kedatangan untuk setiap trayek yang dilalui.

Pada dasarnya sebagian besar jalan-jalan di Jawa Timur telah ditingkatkan daya dukungnya disamping untuk memperlancar arus lalu lintas juga seimbang antara kendaraan yang lewat dengan daya dukung jalan yang dilalui. Namun demikian beberapa ruas jalan yang dikuasai oleh Pemerintah Daerah Tingkat I Jawa Timur masih belum ditingkatkan daya dukungnya disamping adanya jalan-jalan yang masih mengalami kerusakan.

Oleh karena itu untuk mencegah kerusakan yang lebih parah serta menjaga ketertiban atas penggunaan jalan tersebut perlu adanya pengaturan terhadap kendaraan-kendaraan yang lewat tidak sesuai dengan kelasnya untuk terlebih dahulu meminta ijin.

Semula pengaturan pengujian, ijin trayek dan dispensasi kelas jalan ini diatur dalam 2 (dua) Peraturan Daerah Tingkat I Jawa Timur yaitu Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 10 Tahun 1973 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Ijin Trayek dan Timbangan Jembatan yang telah diubah terakhir dengan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 2 Tahun 1984 dan mengenai dispensasi kelas jalan diatur dalam Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 8 Tahun 1976 tentang Dispensasi Kelas Jalan yang telah diubah terakhir dengan Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 9 Tahun 1980.

Selanjutnya dalam rangka menata kembali peraturan-peraturan yang menjadi dasar Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur melaksanakan otonomi khususnya dibidang pelaksanaan pengaturan retribusi daerah, maka perlu menetapkan kembali ketentuan-ketentuan mengenai pengujian, ijin trayek dan dispensasi kelas jalan dalam satu Peraturan Daerah baru dengan mencabut Peraturan Daerah yang lama.

II. PENJELASAN PASAL DEMI PASAL

Pasal 1 : Cukup jelas.

Pasal 2 ayat (1) : Laik jalan ialah tersedianya kondisi, antara lain :

- a. Prasarana yang memenuhi persyaratan ;
- b. Kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis yang ditentukan ;
- c. Pengemudi yang memenuhi persyaratan kesehatan dan memiliki surat ijin mengemudi ;
- d. Administrasi yang memenuhi ketentuan yang berlaku berupa STNK Buku Uji, Ijin Trayek dan persyaratan perijinan lainnya bagi kendaraan yang bersangkutan ;

ayat (2) : Cukup jelas.

ayat (3) : Pengujian tidak dibenarkan dilakukan oleh petugas yang tidak memenuhi syarat-syarat kecakapan, Pokok-pokok mengenai persyaratan teknis kendaraan dan batasan laik jalan kendaraan. Ditegaskan kembali dalam Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 24 Desember 1982 Nomor 47/DJP HBD/1982 tentang Peningkatan Pengujian Mobil Barang, Kereta gandengan dan Kereta tempelan.

Pasal 3 : Jenis kendaraan yang diuji dimaksud dalam pasal ini adalah berdasarkan ketentuan pasal 11 Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tanggal 1 April 1965 Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25.

Pasal 4 : Kelengkapan surat keterangan uji pertama adalah Faktur, Kartu Tanda Penduduk dan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.
Bagi yang mengalami perubahan bentuk dilengkapi dengan surat keterangan dari bengkel karoseri tertunjuk.
Sedang kelengkapan uji ulang adalah Surat Tanda Nomor Kendaraan, Surat Tanda Uji Kendaraan bagi kendaraan bermotor penumpang umum dan Ijin Usaha serta ijin trayek.

Pasal 5 ayat (1) : Pemeriksaan pengujian harus dilakukan oleh petugas khusus yang ditunjuk untuk tugas itu.

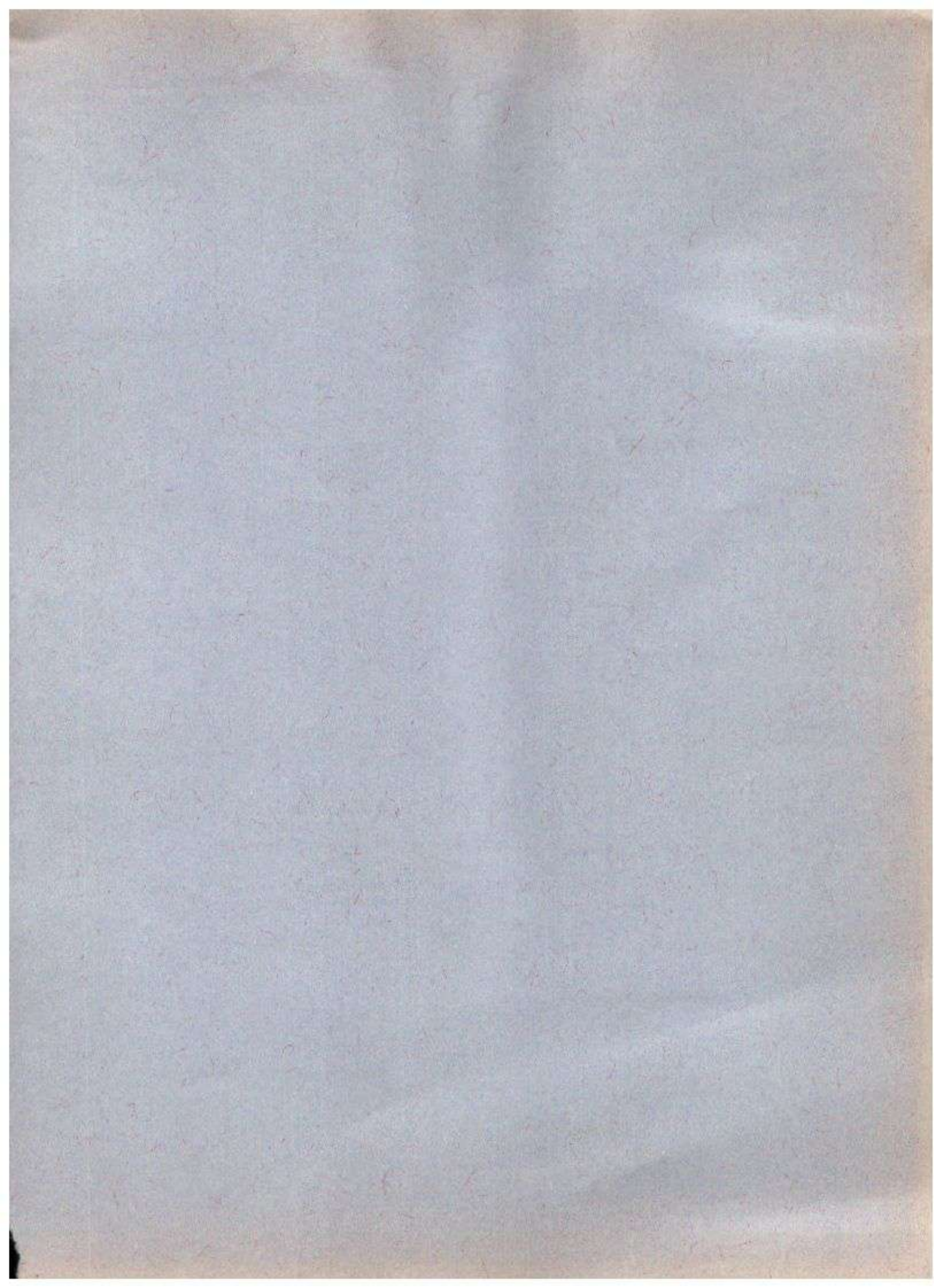
ayat (2)

dan (3) : Kondisi teknis kendaraan yang diuji, menentukan hasil pengujian atau kelayakan kendaraan wajib uji, akibatnya juga menentukan perbendaan tenggang waktu/masa uji atas kendaraan tersebut.

- ayat (4)
dan (5) : Buku uji adalah merupakan kelengkapan suatu kendaraan bermotor yang telah lulus uji.
Tanda uji adalah pengesahan bahwa kendaraan tersebut telah lulus uji, yang menempel pada kendaraan tersebut berupa plat uji yang dipotong dan disegel.
Bukti uji adalah suatu bukti bahwa kendaraan tersebut telah diperiksa dan diteliti sesuai dengan kondisi teknis kendaraan tersebut.
- Pasal 6 dan 7 : Cukup jelas.
- Pasal 8 : Trayek untuk mobil bus adalah trayek yang sebagian atau seluruhnya berada di wilayah Jawa Timur.
Trayek untuk mobil penumpang umum, adalah trayek-trayek yang ditunjuk antara lain :
- a. Jurusan Surabaya - Malang dari Km Surabaya 11 + 500 sampai dengan Km Surabaya 82 + 100 ;
 - b. Jurusan Surabaya - Mojokerto dari Km Surabaya 11 + 500 sampai dengan Km Surabaya 48 + 700 ;
 - c. Jurusan Surabaya - Babat dari Km Surabaya 13 - 600 sampai dengan Km Surabaya 75.
- Pasal 9 dan 10 : Cukup Jelas.
- Pasal 11 ayat (1)
dan (2) : Cukup jelas.
- ayat (3) : Jalan-jalan yang dinyatakan dalam keadaan rusak sesuai dengan penetapan oleh Gubernur Kepala Daerah.
- ayat (4) : Cukup jelas.
- Pasal 12 : Cukup jelas.
- Pasal 13 : Kendaraan berat dimaksud adalah kendaraan yang jumlah, berat kendaraan beserta muatannya lebih dari 20 ton.
Ijin dispensasi ini dikeluarkan oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur sebagai Instansi yang bertanggung jawab atas pemeliharaan jalan-jalan Negara.
- Pasal 14 : Cukup jelas.
- Pasal 15 ayat (1) : Cukup jelas.
- ayat (2) : Penetapan jarak 300 Km untuk mobil bus umum adalah jarak yang ditempuh secara keseluruhan untuk setiap trayek.
- Pasal 16 : Dispensasi diberikan pada ruas-ruas jalan yang belum ditingkatkan sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 461.
Ruas-ruas jalan adalah sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 ayat (1). (3)
- Pasal 17 sampai dengan 25 : Cukup jelas.



KEPUTUSAN
GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 212 TAHUN 1990
TENTANG
PETUNJUK PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH PROPINSI
DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 14 TAHUN 1987 TENTANG KETENTUAN PENGUJIAN,
IZIN TRAYEK DAN IZIN DISPENSASI KELAS JALAN
BAGI KENDARAAN BERMOTOR DI JAWA TIMUR





GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR

KEPUTUSAN

**GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR : 212 TAHUN 1990**

TENTANG

**PETUNJUK PELAKSANAAN
PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 14 TAHUN 1987 TENTANG KETENTUAN PENGUJIAN,
IZIN TRAYEK DAN IZIN DISPENSASI KELAS JALAN
BAGI KENDARAAN BERMOTOR DI JAWA TIMUR**

GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR

Menimbang : bahwa sehubungan dengan telah disahkannya Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 14 Tahun 1987 tentang Ketentuan pengujian, izin trayek dan izin dispensasi kelas jalan bagi Kendaraan Bermotor di Jawa Timur dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri tanggal 16 Agustus 1988 Nomor 551.235 - 673 dan telah di undangkan dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur tanggal 30 Agustus 1988 Nomor 3 Tahun 1988 seri B, untuk ketertiban dan keseragaman pelaksanaannya perlu menetapkan petunjuk pelaksanaan Peraturan Daerah dimaksud dengan menuangkannya dalam Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 ;
2. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 ;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 ;
4. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 24 Desember 1982 Nomor 47/PR.301/DJPHBD/1982 ;
5. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 12 Pebruari 1986 Nomor L. /1/11/1986 ;
6. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor 14 Tahun 1987.

M E M U T U S K A N

Menetapkan : KEPUTUSAN GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR TENTANG PETUNJUK PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR NOMOR 14 TAHUN 1987 TENTANG KETENTUAN PENGUJIAN, IZIN TRAYEK DAN IZIN DISPENSASI KELAS JALAN BAGI KENDARAAN BERMOTOR DI JAWA TIMUR.

B A B I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Keputusan ini yang dimaksud dengan :

- a. Gubernur Kepala Daerah adalah Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- b. Pejabat yang ditunjuk adalah pejabat Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- c. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh seluruh atau sebagian tenaga mekanis yang ada pada kendaraan itu yang biasanya dipergunakan untuk mengangkut orang atau barang, selain kendaraan yang berjalan diatas rel ;
- d. Pengujian Kendaraan Bermotor adalah suatu kegiatan yang meliputi pemeriksaan, pengujian percobaan dan penilaian tertentu secara berkala pada setiap kendaraan wajib uji secara keseluruhan ;
- e. Mobil Penumpang Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang semata-mata diperlengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi ;
- f. Izin Trayek adalah izin yang diberikan kepada seseorang, badan hukum atau badan usaha untuk dapat melakukan suatu kegiatan angkutan atau pelayanan jasa angkutan pada lintas/jaringan trayek tertentu ;
- g. Trayek adalah jaringan jalan tertentu yang digunakan untuk pelayanan jasa angkutan ;
- h. Izin Dispensasi adalah izin yang diberikan terhadap kendaraan bermotor yang melewati jalan dengan muatan sumber terberat (Mst) lebih rendah 1 (satu) tingkat dari muatan sumber terberat yang diizinkan dan izin dispensasi terhadap ukuran muatan yang melebihi ketentuan ;
- i. Ganti Mesin adalah penggantian mesin pada kendaraan bermotor dengan mesin yang lain yang mengakibatkan perubahan konstruksi dan identitas kendaraan.

B A B II
KETENTUAN PENGUJIAN

Pasal 2

- (1) Bagi kendaraan wajib uji diwajibkan melaksanakan uji paling lambat 1 (satu) bulan setelah dikeluarkannya Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNKB) pertama kali setiap bulan keterlambatan dikenakan biaya tambahan sebesar Rp..... Rp. 10.000,00 (sepuluh ribu rupiah) ;

- (2) Bagi kendaraan wajib uji yang masa laku ujinya berakhir, sedangkan kendaraan tersebut tidak didaftarkan tepat pada waktunya setiap bulan keterlambatan dikenakan biaya tambahan sebesar 50 % (lima puluh persen) ;
- (3) Bagi kendaraan wajib uji yang tidak datang pada saat dilaksanakan pengujian, sedangkan masa laku ujinya berakhir diwajibkan mendaftarkan ulang dengan mengajukan permohonan baru dan dikenakan biaya tambahan sebesar 1 (satu) kali biaya uji dan biaya tambahan sebesar Rp. 10.000,00 (sepuluh ribu rupiah) setiap bulan keterlambatan dari masa laku ujinya ;
- (4) Keterlambatan uji 1 (satu) hari sampai dengan 1 (satu) bulan dihitung terlambat 1 (satu) bulan.

Pasal 3

- (1) Dikecualikan dari kewajiban pengujian adalah kendaraan bermotor baru sebagai barang dagangan dan kendaraan yang dinyatakan rusak oleh pejabat yang ditunjuk ;
- (2) Untuk mendapatkan surat keterangan kendaraan rusak, pemilik mengajukan permohonan dengan :
 - a. Menyerahkan kembali Surat Tanda Uji Kendaraan Bermotor (STUKB) asli ;
 - b. Menyerahkan asli atau photo copy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNKB) ;
 - c. Memeriksa kendaraan kepada pejabat yang mengeluarkan surat keterangan kendaraan rusak.

B A B III

R E K O M E N D A S I

Pasal 4

- (1) Penerbitan rekomendasi untuk kendaraan bermotor wajib uji yang mengalami perubahan bentuk dari bentuk asal, numpang uji, mutasi antar propinsi dan penghapusan kendaraan milik Pemerintah dikeluarkan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- (2) Penerbitan rekomendasi kendaraan wajib uji baru (standart), numpang uji dan mutasi antar cabang Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur diterbitkan oleh Kepala Cabang Dinas.

Pasal 5

- (1) Bagi kendaraan numpang uji keluar Propinsi atau keluar Cabang Dinas, sedangkan saat itu masa laku ujinya berakhir diwajibkan membayar biaya tambahan sebesar Rp. 10.000,00 setiap bulan keterlambatan pada Cabang Dinas domisili kendaraan ;

- (2) Bagi kendaraan numpang uji di Cabang Dinas, pemungutan biaya pengujian dilakukan oleh Cabang Dinas yang melaksanakan pengujian kendaraan tersebut.

Pasal 6

- (1) Bagi kendaraan mutasi keluar Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur dan antar Cabang Dinas dalam Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, pemungutan biaya tambahan dilaksanakan pada Cabang Dinas asal kendaraan ;
- (2) Bagi kendaraan mutasi masuk ke Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, pemungutan biaya tambahan dilaksanakan pada Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur ;
- (3) Besarnya biaya tambahan bagi kendaraan mutasi dimaksud pada ayat (2) pasal ini, diperhitungkan sejak tanggal masa laku ujinya berakhir.

B A B IV

KETENTUAN IZIN TRAYEK

Pasal 7

Pemberian Keputusan Izin Trayek untuk Mobil Bis Umum ditentukan :

- a. Mengajukan permohonan ;
- b. Keputusan Izin Trayek hanya diberikan apabila pemohon memiliki sekurang-kurangnya 5 (lima) otobis ;
- c. Keputusan Izin Trayek diberikan untuk paling lama 4 (empat) tahun dan dapat diperbaharui apabila masa lakunya berakhir ;
- d. Pengajuan pembaharuan dimaksud pada huruf c sudah harus diajukan paling lambat 3 (tiga) bulan sebelum masa laku izin trayek berakhir ;
- e. Apabila dalam waktu 6 (enam) bulan sejak dikeluarkannya Keputusan izin trayek tidak melakukan kegiatan pelayanan angkutan, izin trayek dimaksud dapat dicabut.

Pasal 8

- (1) Kartu Pengawasan merupakan kutipan Keputusan Izin Trayek dan harus selalu berada pada setiap kendaraan yang telah memperoleh izin trayek ;
- (2) Kartu Pengawasan dimaksud pada ayat (1) pasal ini berfungsi sebagai alat pengawasan dan pengendalian izin trayek dengan masa laku selama 1 (satu) tahun ;
- (3) Pembaharuan Kartu Pengawasan harus diajukan paling lambat 15 (lima belas) hari sebelum masa lakunya berakhir ;
- (4) Setiap pembaharuan kartu pengawasan disyaratkan :

- a. Mengajukan permohonan, masing-masing satu permohonan untuk satu Kartu Pengawasan ;
- b. Menyerahkan kembali Kartu Pengawasan yang masa lakunya berakhir ;
- c. Melampirkan asli atau foto copy Keputusan Izin Trayek.

Pasal 9

- (1) Setiap pengeluaran Kartu Pengawasan disertai daftar jam perjalanan yang digunakan bagi mobil bis umum mulai dari awal perjalanan, selama perjalanan dan akhir perjalanan ;
- (2) Daftar jam perjalanan berlaku sama dengan masa laku Keputusan Izin Trayek.

Pasal 10

- (1) Setiap pengeluaran Kartu Pengawasan dikenakan retribusi ;
- (2) Apabila pembayaran retribusi dimaksud pada ayat (1) pasal ini tidak dapat dilaksanakan, ditetapkan sebagai berikut :
 - a. Pembayaran dapat dilaksanakan setiap bulan ;
 - b. Setiap pembayaran retribusi harus disertai permohonan ;
 - c. Setiap permohonan berlaku untuk satu kendaraan.

Pasal 11

Penggantian Kartu Pengawasan dan atau Daftar Jam Perjalanan karena hilang atau rusak disyaratkan :

- a. Mengajukan permohonan ;
- b. Melampirkan Surat Keterangan Kehilangan dari Kepolisian dan diketahui oleh Pejabat Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah pada masing-masing terminal yang dilalui (untuk Kartu Pengawasan atau Daftar Jam Perjalanan yang hilang) ;
- c. Menyerahkan Kartu Pengawasan dan atau Daftar Jam Perjalanan yang rusak.

Pasal 12

- (1) Pemberian izin trayek untuk Mobil Penumpang Umum ditentukan
 - a. Izin trayek hanya diberikan bagi pemilik Mobil Penumpang Umum yang sudah terdaftar, kecuali ada ketentuan lain yang mengatur untuk itu ;
 - b. Masa laku izin trayek selama 6 (enam) bulan ;
 - c. Izin trayek diberikan berdasarkan domisili kendaraan ;
 - d. Diwajibkan memasang identitas atau tulisan trayek yang dilayani bentuk, warna, ukuran dan penempatannya ditetapkan lebih lanjut oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah ;
 - e. Izin trayek yang tidak diperpanjang selama 2 (dua) semester berturut-turut tidak dapat diperpanjang lagi ;

- f. Perpanjangan izin trayek diajukan paling lambat 14 (empat belas) hari sebelum masa lakunya berakhir ;

Persyaratan mendapatkan izin trayek :

1. Mengajukan permohonan ;
 2. Melampirkan asli atau photo copy izin trayek bagi perpanjangan ;
 3. Melampirkan asli atau photo copy STUKB yang masih berlaku ;
 4. Melampirkan asli atau photo copy STNKB yang masih berlaku ;
 5. Melampirkan asli atau photo copy KTP pemilik ;
 6. Melampirkan kuitansi pembayaran retribusi ;
 7. Melampirkan bukti pelunasan bagi yang terlambat memperpanjang izin trayek ;
- (2) Untuk penggantian izin trayek hilang atau rusak disyaratkan :
- a. Mengisi permohonan ;
 - b. Melampirkan Surat Keterangan kehilangan dari Kepolisian dan diumumkan di Mass Media setempat bagi izin trayek yang hilang ;
 - c. Melampirkan surat izin trayek yang rusak ;
- (3) Persyaratan pengajuan peremajaan mobil penumpang umum :
- a. Mengajukan permohonan ;
 - b. Melampirkan asli atau photo copy BPKB yang lama ;
 - c. Melampirkan asli atau photo copy STUKB yang lama ;
 - d. Melampirkan asli atau photo copy STNKB yang lama ;
 - e. Melampirkan asli atau photo copy izin trayek yang lama ;
 - f. Melampirkan asli atau photo copy KTP pemilik.

B A B V

IZIN DISPENSASI KELAS JALAN

Pasal 13

- (1) Izin Dispensasi Kelas Jalan dapat diberikan terhadap kendaraan yang akan melewati jalan 1 (satu) kelas dibawah kelas jalan yang telah diizinkan ;
- (2) Izin Dispensasi muatan diberikan terhadap kendaraan-kendaraan yang mengangkut barang yang melebihi batas muatan yang diizinkan dikarenakan sifat barang atau muatan tersebut tidak dapat dipisahkan ;
- (3) Izin Dispensasi Kelas Jalan dan Izin Dispensasi Muatan yang melebihi ukuran kendaraan yang telah ditetapkan harus mendapat izin dari pejabat yang ditunjuk ;
- (4) Izin dispensasi terhadap kendaraan yang melebihi 8 (delapan) ton dikeluarkan oleh Kepala Dinas

Pasal 14

- (1) Pemberian izin dispensasi kelas jalan ditentukan :
 - a. Mengajukan permohonan ;
 - b. Melampirkan kuitansi pembayaran retribusi ;
 - c. Melampirkan asli atau foto copy Surat Tanda Uji Kendaraan Bermotor (STUKB) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNKB) ;
- (2) Pemberian izin dispensasi muatan ditentukan :
 - a. Mengajukan permohonan ;
 - b. Melampirkan asli atau foto copy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNKB) dan Surat Tanda Uji Kendaraan Bermotor (STUKB) ;
 - c. Menunjukkan Surat Jalan barang yang akan dimuat.

B A B VI

**KETENTUAN LAIN - LAIN DAN
PENUTUP**

Pasal 15

Semua kendaraan bermotor wajib uji yang diujikan di Jawa Timur diberlakukan ketentuan dalam Keputusan ini.

Pasal 16

Hal-hal yang belum diatur dalam Keputusan ini, sepanjang mengenai teknis pelaksanaan, akan diatur lebih lanjut oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Pasal 17

- (1) Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan ;
- (2) Keputusan ini diumumkan dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Ditetapkan di : Surabaya
Tanggal : 9 Mei 1990

**GOVERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR**

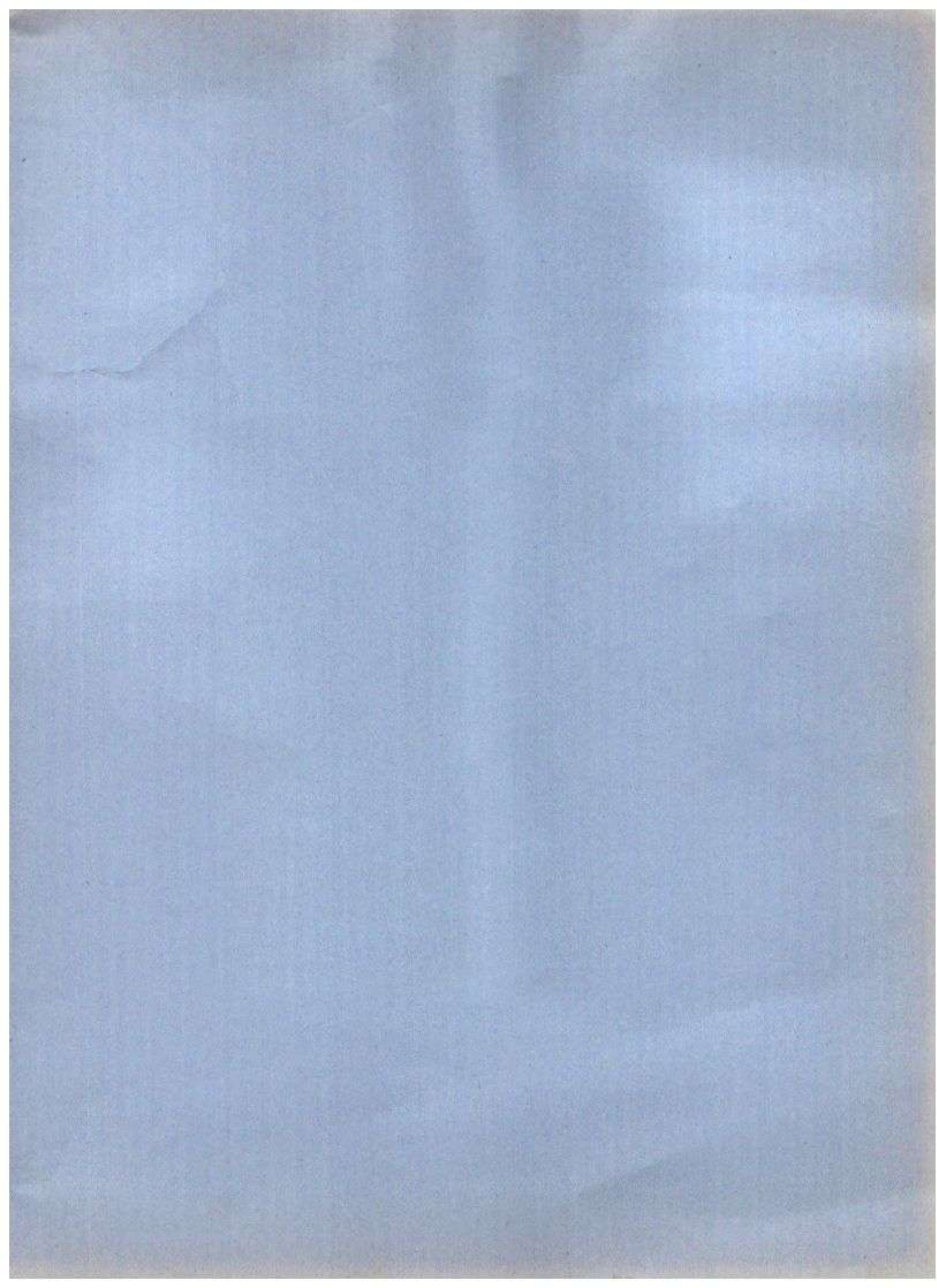


GOVERNUR

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada :

- Yth. :
1. Sdr. Menteri Dalam Negeri di Jakarta ;
 2. Sdr. Menteri Perhubungan di Jakarta ;
 3. Sdr. Direktur Jenderal Pemerintahan Umum dan Otonomi Daerah, Departemen Dalam Negeri di Jakarta ;
 4. Sdr. Ketua DPRD Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 5. Sdr. Pembantu Gubernur di Jawa Timur ;
 6. Sdr. Kepala Inspektorat Wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya ;
 7. Sdr. Bupati / Walikota Kepala Daerah Tingkat II di Jawa Timur ;
 8. Sdr. Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Jawa Timur di Surabaya ;
 9. Sdr. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya.

**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 1990
TENTANG
PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN
DALAM BIDANG LALU-LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II**





**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 1990
TENTANG
PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN
DALAM BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II**

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa dalam rangka pelaksanaan otonomi yang nyata, dinamis dan bertanggung jawab perlu dilakukan penataan kembali penyerahan sebagian urusan lalu lintas dan angkutan jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II ;

b. bahwa penyerahan urusan lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I menurut Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 yang didasarkan kepada Wegverkeersordonnantie sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-undang Nomor 7 Tahun 1951 tidak sesuai lagi dengan perkembangan keadaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan ;

c. bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 8 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974, pelaksanaan penyerahan urusan-urusan tersebut di atas harus diatur dengan Peraturan Pemerintah ;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-undang Dasar 1945 ;

2. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) ;

3. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1974 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3037) ;

4. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3186) ;

5. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3293) ;

6. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1988 tentang Koordinasi Kegiatan Instansi Vertikal di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1988 Nomor 10, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3373) ;

M E M U T U S K A N :

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA TENTANG PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN DALAM BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan ;
2. Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana tertentu ;
3. Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan ;
4. Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas ;
5. Muatan sumbu adalah jumlah tekanan roda-roda dari satu sumbu terhadap jalan ;
6. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang dan atau barang di jalan selain dari pada kendaraan yang berjalan di atas rel ;
7. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan bukan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu termasuk kendaraan yang digerakkan tenaga penghela hewan dan dipergunakan untuk perlengkapan pengangkutan orang dan atau barang ;
8. Mobil bis adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan lebih dari 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan barang ;
9. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang semata-mata dilengkapi dengan sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudinya baik dengan maupun tanpa perlengkapan bagasinya ;
10. Mobil barang adalah kendaraan bermotor selain mobil bis, mobil penumpang dan kendaraan bermotor beroda dua ;

11. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran ;
12. Terminal adalah prasarana untuk kepentingan angkutan jalan guna mengatur kedatangan, pemberangkatan dan tempat berpangkal kendaraan umum serta tempat memuat dan menurunkan orang dan atau barang ;
13. Parkir adalah tempat perberhentian kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor dan tempat untuk menurunkan serta menaikkan orang dan atau barang yang bersifat tidak segera ;
14. Tempat pemberhentian (halte) adalah tempat memberhentikan dan tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan menaikkan orang dan atau barang yang bersifat segera ;
15. Perusahaan bengkel umum untuk kendaraan bermotor adalah suatu perusahaan yang menyelenggarakan pekerjaan pembetulan, perbaikan, perawatan kendaraan bermotor untuk umum dengan pembayaran ;
16. Daerah adalah Daerah Otonom Tingkat I dan Daerah Otonom Tingkat II.

Pasal 2

Dengan tidak mengurangi tugas dan tanggung jawab Menteri dalam pembinaan teknis dan pengawasan teknis, kepada Daerah diserahkan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah ini.

BAB II

JENIS URUSAN YANG DISERAHKAN

Pasal 3

Sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I meliputi :

- a. Penetapan kecepatan maksimum bagi jenis kendaraan tertentu pada Jalan Propinsi tertentu, kecuali Jalan Propinsi yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II dan yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II ;
- b. Pengadaan, penetapan penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas serta tanda-tanda di Jalan Propinsi kecuali pada :
 - 1) Pembangunan dan peningkatan jalan ;
 - 2) Jalan Propinsi yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II ;
 - 3) Jalan Propinsi yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II ;
- c. Penetapan peraturan-peraturan umum mengenai kendaraan tidak bermotor ;

- d. Penetapan tarif pengangkutan orang dan barang dengan kendaraan umum sepanjang tidak ditetapkan tarif berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku ;
- e. Pemberian izin menjalankan kendaraan bermotor dengan pemasangan kereta gandengan lebih dari satu termasuk kereta tempelan di jalan, sepanjang meliputi beberapa Daerah Tingkat II dalam satu Daerah Tingkat I ;
- f. Penetapan larangan menggunakan jalan Propinsi ;
 - 1) Bagi macam-macam kendaraan tidak bermotor berhubungan dengan muatan sumbunya ;
 - 2) Bagi kendaraan bermotor yang muatan sumbunya melebihi batas maksimum yang ditentukan untuk jalan itu ;
- g. Penetapan muatan sumbu kurang dari yang telah ditetapkan untuk Jalan Propinsi oleh karena pemeliharaan atau keadaan bagian Jalan Propinsi yang rusak untuk waktu paling lama 6 (enam) bulan ;
- h. Pemberian izin operasi angkutan jalan untuk jaringan trayek atau lintas antar Daerah Tingkat II yang seluruhnya berada di dalam Daerah Tingkat I ;
- i. Pelaksanaan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa lalu lintas serta manajemen lalu lintas pada Jalan Propinsi dan manajemen angkutan untuk jaringan trayek yang meliputi beberapa Daerah Tingkat II dalam satu Daerah Tingkat I ;
- j. Penunjukan lokasi, pengelolaan, pelaksanaan dan pengujian kendaraan bermotor, kecuali kendaraan bermotor khusus Angkatan Bersenjata.

Pasal 4

- (1) Urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah Tingkat I sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dapat diserahkan lebih lanjut kepada Daerah Tingkat II dalam wilayahnya.
- (2) Penyerahan urusan lebih lanjut sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 5

- (1) Sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat II meliputi :
 - a. Penunjukan lokasi dan pengelolaan parkir kendaraan bermotor dan tidak bermotor ;
 - b. Penunjukan lokasi terminal kecuali penunjukan lokasi terminal yang fungsinya melayani angkutan antar kota, antar propinsi, pengelolaan, pemeliharaan fisik dan ketertiban terminal ;

- c. Penunjukan lokasi dan pengelolaan tempat-tempat penyeberangan orang ;
- d. Pengaturan tentang pembatasan mengangkut orang dengan kendaraan tidak bermotor ;
- e. Penunjukan lokasi, pengelolaan, pemeliharaan dan keteraturan tempat pemberhentian (halte) untuk kendaraan umum di wilayah Daerah Tingkat II ;
- f. Pengaturan tentang kewajiban memberi bantuan kepada perkumpulan dan atau badan hukum yang ditugaskan untuk menyelenggarakan penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu dan tanda-tanda lalu lintas ;
- g. Pemberian izin pendirian perusahaan angkutan kendaraan bermotor ;
- h. Pemberian izin pendirian perusahaan bengkel umum untuk kendaraan bermotor ;
- i. Penetapan ketentuan-ketentuan tambahan mengenai susunan alat-alat tambahan pada mobil bis dan mobil penumpang yang digunakan sebagai kendaraan umum jika dipandang perlu untuk kelancaran pengangkutan orang secara tertib dan teratur ;
- j. Pemberian izin operasi angkutan jalan untuk jaringan trayek atau lintas yang seluruhnya berada dalam Daerah Tingkat II ;
- k. Penetapan larangan penggunaan jalan-jalan tertentu di Daerah Tingkat II demi kelancaran angkutan dan arus lalu lintas, dengan persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I untuk Jalan Propinsi dan dengan persetujuan Menteri untuk Jalan Nasional ;
- l. Penetapan jalan tertentu di Daerah Tingkat II yang melarang pengemudi-pengemudi kendaraan memberikan tanda-tanda suara di tempat-tempat dan waktu tertentu ;
- m. Pengaturan sirkulasi lalu lintas di Daerah Tingkat II, dengan persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I untuk Jalan Propinsi dan dengan persetujuan Menteri untuk Jalan Nasional ;

(2) Khusus kepada Kabupaten Daerah Tingkat II diserahkan juga urusan-urusan sebagai berikut :

- a. Penetapan kecepatan maksimum bagi jenis kendaraan tertentu pada Jalan Kabupaten tertentu dan Jalan Propinsi yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II dengan persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I serta Jalan Nasional dengan persetujuan Menteri ;
- b. Pengadaan, penetapan penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas serta tanda-tanda jalan di :
 - 1) Jalan Kabupaten Daerah Tingkat II ;

- 2) Jalan Propinsi yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II dengan persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I ;
 - 3) Jalan Nasional yang berada dalam Ibukota Kabupaten Daerah Tingkat II dengan persetujuan Menteri ;
kecuali pada pembangunan dan peningkatan jalan ;
 - c. Penetapan pelaksanaan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa lalu lintas serta manajemen lalu lintas pada Jalan Kabupaten dan manajemen angkutan di Kabupaten Daerah Tingkat II ;
 - d. Penetapan larangan penggunaan jalan Kabupaten :
 - 1) Bagi macam-macam kendaraan tidak bermotor yang berhubungan dengan muatan sumbunya ;
 - 2) Bagi kendaraan bermotor yang muatan sumbunya melebihi batas maksimum yang ditentukan untuk jalan itu ;
 - e. Penetapan muatan sumbu kurang dari yang ditetapkan untuk jalan Kabupaten oleh karena pemeliharaan atau keadaan bagian jalan Kabupaten yang rusak untuk waktu paling lama 6 (enam) bulan.
- (3) Khusus kepada Kotamadya Daerah Tingkat II diserahkan juga urusan-urusan sebagai berikut :
- a. Penetapan kecepatan maksimum bagi jenis kendaraan tertentu pada jalan tertentu di Kotamadya Daerah Tingkat II, dengan persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I bagi Jalan Propinsi, serta persetujuan Menteri bagi Jalan Nasional ;
 - b. Pengadaan, penetapan penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas serta tanda-tanda jalan di :
 - 1) Jalan Kotamadya Daerah Tingkat II ;
 - 2) Jalan Propinsi yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II dengan persetujuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I ;
 - 3) Jalan Nasional yang berada dalam Kotamadya Daerah Tingkat II dengan persetujuan Menteri ;
kecuali pada pembangunan dan peningkatan jalan ;
 - c. Penetapan pelaksanaan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa lalu lintas serta manajemen lalu lintas pada Jalan Kotamadya dan manajemen angkutan di Kotamadya Daerah Tingkat II ;
 - d. Penetapan larangan menggunakan Jalan Kotamadya :
 - 1) Bagi macam-macam kendaraan tidak bermotor yang berhubungan dengan muatan sumbunya ;
 - 2) Bagi kendaraan bermotor yang muatan sumbunya melebihi batas maksimum yang ditentukan untuk jalan itu ;

- e. Penetapan muatan sumbu kurang dari yang telah ditetapkan untuk Jalan Kotamadya oleh karena pemeliharaan atau keadaan bagian Jalan Kotamadya yang rusak untuk waktu paling lama 6 (enam) bulan.
- (4) Urusan-urusan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) berlaku juga untuk Jalan Desa.

Pasal 6

Untuk wilayah kota di Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Kotamadya Administratif Batam, urusan-urusan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diserahkan kepada Daerah Tingkat I yang membawahnya.

BAB III

O R G A N I S A S I

Pasal 7

Untuk menyelenggarakan urusan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah dibentuk Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 8

Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ditetapkan sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri setelah mendengar pendapat Menteri dan Menteri yang bertanggung jawab di bidang pembinaan aparatur negara.

BAB IV

KEPEGAWAIAN

Pasal 9

Hal-hal mengenai kepegawaian yang timbul sebagai akibat penyerahan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB V

PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

Pasal 10

- (1) Menteri menyelenggarakan pembinaan teknis dan pengawasan teknis atas pelaksanaan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah.
- (2) Pembinaan teknis dan pengawasan teknis sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut oleh Menteri.

Pasal 11

- (1) Menteri Dalam Negeri menyelenggarakan pembinaan umum dan pengendalian atas pelaksanaan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah.
- (2) Pembinaan umum dan pengendalian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut oleh Menteri Dalam Negeri.

Pasal 12

- (1) Dalam melaksanakan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah Tingkat I, Gubernur Kepala Daerah Tingkat I menyampaikan laporan berkala kepada Menteri Dalam Negeri.
- (2) Dalam melaksanakan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah Tingkat II, Bupati/Walikota/Kepala Daerah Tingkat II menyampaikan laporan berkala kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, Menteri dan Menteri Dalam Negeri.
- (3) Dalam melaksanakan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan, Daerah wajib :
 - a. memelihara keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas dan angkutan Regional dan Nasional di daerah masing-masing ;
 - b. memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang lalu lintas dan angkutan jalan beserta pembinaan teknis yang diberikan Menteri.

BAB VI

SUMBER PEMBIAYAAN DAN KEKAYAAN

Pasal 13

- (1) Pembiayaan yang berhubungan dengan penyerahan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini, diusahakan melalui sumber-sumber anggaran Pendapatan Asli Daerah maupun melalui bantuan pembiayaan dari Pemerintah Pusat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Segala bentuk pungutan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah, diatur dan ditetapkan dengan Peraturan Daerah.

Pasal 14

- (1) Kekayaan yang berhubungan dengan penyerahan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini,

diserahkan pula menjadi kekayaan Daerah yang menerima penyerahan urusan-urusan tersebut.

- (2) Pelaksanaan penyerahan kekayaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB VII

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 15

- (1) Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang telah dibentuk sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah ini, tetap melaksanakan tugasnya sebagai unsur pelaksana Pemerintah Daerah sampai dibentuknya Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.
- (2) Bagi Daerah yang belum menerima penyerahan urusan sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini, pelaksanaan urusan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh Instansi vertikal Departemen Perhubungan.

Pasal 16

Ketentuan pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 yang sudah ada sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah ini masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dan belum diganti berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

Pasal 17

Dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah ini maka Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 tentang Penyerahan Urusan Lalu Lintas Jalan Kepada Daerah Tingkat Ke I (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 28, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1557) dinyatakan tidak berlaku lagi.

BAB VIII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 18

Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan sebagai pelaksanaan Peraturan Pemerintah ini diatur oleh Menteri dan Menteri Dalam Negeri secara bersama-sama atau sendiri-sendiri sesuai dengan kewenangan masing-masing.

Pasal 19

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di : Jakarta

pada tanggal : 14 Juni 1990

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd.

S O E H A R T O

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal 14 Juni 1990
**MENTERI/SEKRETARIS NEGARA
REPUBLIK INDONESIA**

ttd.

M O E R D I O N O

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1990 NOMOR 26

Salinan sesuai dengan aslinya

SEKRETARIAT KABINET RI

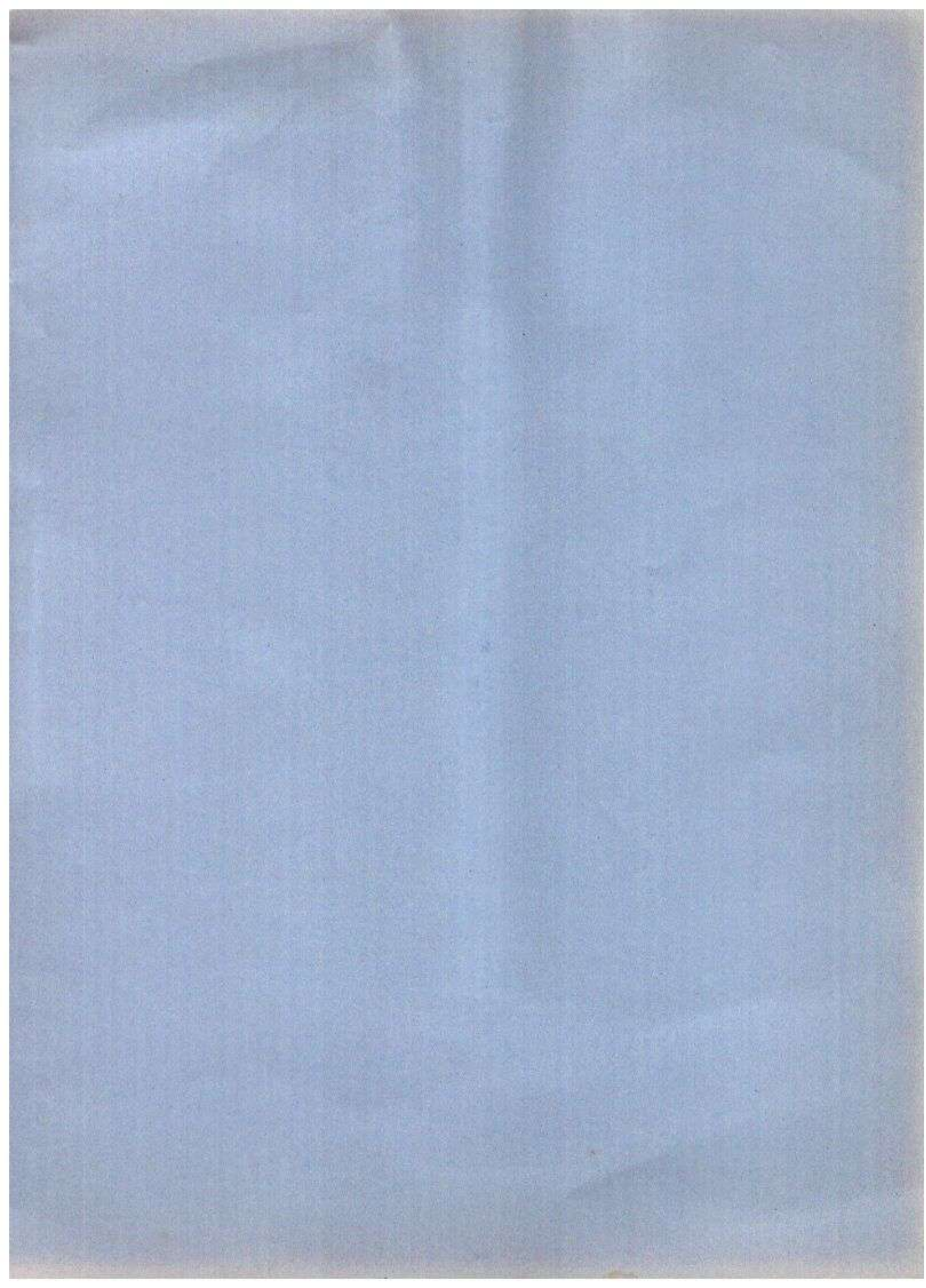
Kepala Biro Hukum
dan Perundang-undangan

ub.

Kepala Bagian Administrasi
Perundang-undangan

B.P. Silitonga, SH.

**PENJELASAN ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 1990
TENTANG
PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN
DALAM BIDANG LALU-LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II**





**PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA**

**P E N J E L A S A N
A T A S**

**PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 22 TAHUN 1990
TENTANG
PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN
DALAM BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II**

A. U M U M

Dalam rangka peningkatan pemerataan pembangunan dan perwujudan tujuan pembangunan nasional, pembangunan perhubungan diharapkan berperan untuk memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan serta makin meningkatkan ketahanan nasional.

Untuk itu perlu diberikan perhatian khusus pada pembangunan perhubungan di daerah yang membutuhkan peningkatan peranan Daerah Khususnya dalam pelaksanaan tugas pemerintahan dan pembangunan lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih berdayaguna dan berhasilguna.

Sehubungan dengan itu perlu dimantapkan dan ditingkatkan pemberian otonomi yang nyata dan bertanggung jawab kepada Daerah sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah, dengan menyerahkan sebagian urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II.

Pengaturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang mengatur kewenangan Daerah pada saat ini, masih didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 yang merupakan salah satu peraturan pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 1 Tahun 1957 yang dirasakan sudah tidak sesuai untuk menunjang usaha pencapaian tujuan pembangunan karena belum mengatur secara jelas kewenangan Daerah di bidang lalu lintas dan angkutan Jalan dan belum melibatkan peran dari Daerah Tingkat II.

Bertitik tolak dari hal-hal tersebut di atas, perlu menata kembali kewenangan Daerah di bidang lintas dan angkutan jalan dengan memberikan kemungkinan kepada Daerah mengembangkan perangkat Daerah untuk melaksanakan urusan-urusan yang telah diserahkan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Pemerintah ini, sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan Daerah yang bersangkutan.

Dengan penyerahan sebagian urusan lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Pemerintah ini memberikan kemungkinan kepada Daerah Tingkat I dan

Daerah Tingkat II membentuk Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tingkat I dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tingkat II yang masing-masing menerima penyerahan sebagian urusan lalu lintas dan angkutan jalan secara langsung dari Pemerintah Pusat.

Dalam Peraturan Pemerintah ini ditetapkan ketentuan bahwa dengan penyerahan sebagian urusan Pemerintahan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II, tidak melepaskan tanggung jawab Pemerintah Pusat dalam hal ini Menteri yang membidangi perhubungan sebagai penanggung jawab dari urusan-urusan yang diserahkan untuk melakukan pembinaan teknis dan pengawasan teknis terhadap Dinas-dinas Daerah yang melaksanakan urusan-urusan tersebut.

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah ini juga diberikan kemungkinan kepada Daerah Tingkat I untuk menyerahkan urusan yang diterimanya kepada Daerah Tingkat II sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan Daerah yang bersangkutan.

Dalam hal terdapat Daerah yang belum mampu melaksanakan urusan yang diserahkan berdasarkan Peraturan Pemerintah ini maka Pemerintah Pusat tetap bertanggung jawab dalam pelaksanaannya dengan tetap mengupayakan agar Daerah-Daerah tersebut secara bertahap menjadi mampu untuk melaksanakannya.

B. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas

Pasal 2

Meskipun sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan telah diserahkan kepada Daerah, akan tetapi tanggung jawab akhir tetap berada ditangan Pemerintah Pusat.

Dalam kaitan dengan tanggung jawab tersebut, Menteri menyelenggarakan pembinaan teknis dan pengawasan teknis, yaitu segala usaha dan kegiatan yang ditujukan kepada keseragaman dalam pelaksanaan tugas pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 3

Huruf a

Penetapan batas kecepatan maksimum pada ruas-ruas jalan tertentu tidak boleh melebihi kecepatan rancangan ruas jalan yang bersangkutan.

Huruf b

Cukup jelas

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Cukup jelas

Huruf e

Dalam pemberian izin agar dipertimbangkan secara cermat hal-hal yang

Pengusahaan Angkutan Kota dapat diselenggarakan oleh pihak pemerintah dan pihak swasta.

1. Pengusahaan oleh pihak pemerintah.

Pengusahaan angkutan kota yang dilakukan pemerintah dalam hal ini BUMN mempunyai misi sebagai stabilisator dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat bahkan dalam melaksanakan fungsinya tidak berorientasi pada keuntungan (profit oriented).

Dengan demikian dapat diciptakan kelancaran dan ketertiban serta keteraturan pelayanan angkutan.

Tentunya hal ini tidak berarti bahwa investasi pemerintah di bidang angkutan akan mengalami kerugian, karena prinsip unit usaha harus dapat memberikan keuntungan atau setidaknya-tidaknya kondisi berimbang antara pendapatan dengan biaya eksploitasi (B.E.P = Break Event Point) sehingga kelangsungan usaha dapat terus dipertahankan.

2. Pengusahaan oleh pihak swasta.

Pengusahaan angkutan yang diselenggarakan oleh pihak swasta dapat berbentuk usaha perorangan dan usaha koperasi, dimana masing-masing bentuk usaha tersebut mempunyai cara pengelolaan yang berbeda, sehingga mempengaruhi kelancaran dalam upaya pembinaan angkutan kota oleh pihak pemerintah.

a. Usaha Perorangan.

Bentuk usaha perorangan di bidang angkutan kota memang cukup banyak, ada yang memiliki satu kendaraan, ada juga yang lebih dari satu bahkan lebih dari sepuluh kendaraan.

Karena banyaknya usaha perorangan yang hanya mengutamakan kepentingan masing-masing, hal ini menyulitkan pembinaan karena kurang terkoordinasi antara pemilik satu dengan lainnya.

Selain dari pada itu, sistem administrasi yang dilaksanakan mempunyai cara yang berbeda antara satu dengan lainnya, sehingga sulit untuk mengetahui perkembangannya.

b. Usaha Koperasi.

Bentuk usaha koperasi di bidang angkutan merupakan wadah bagi para pengusaha yang terdiri dari ekonomi lemah, yang tujuannya untuk membantu serta meningkatkan usaha dan kesejahteraan para anggotanya.

Dengan bentuk koperasi, sistem administrasi lebih teratur dan keanggotaannya juga terkoordinasi sehingga memudahkan pembinaannya.

Bila dilihat dari bentuk-bentuk pengusahaan yang tersebut diatas maka pengusahaan yang dilakukan pihak swasta khususnya dalam bentuk koperasi perlu adanya langkah-langkah penetapan kebijaksanaan dalam rangka pembinaan angkutan kota.

Langkah-langkah yang penting dalam hal ini adalah membuat ketentuan tentang pokok-pokok kebijaksanaan pembinaan koperasi angkutan umum dalam kota dengan tujuan untuk memberikan landasan pengorganisasian dan pembinaan para pengusaha angkutan umum khususnya yang termasuk golongan ekonomi lemah agar mampu mandiri dan meningkatkan usaha para anggota dengan prinsip-prinsip perkoperasian dengan demikian diharapkan dapat tercapai keserasian dan hubungan saling isi mengisi antara pihak

Penentuan trayek didasarkan pada mobilitas masyarakat yang membutuhkan jasa angkutan, tata guna lahan dengan mempertimbangkan kondisi lingkungan.

Trayek angkutan kota dibedakan atas 3 kategori yaitu :

- a. Trayek angkutan kota dengan route pelayanan yang bersifat tetap (telah ditentukan), dengan demikian membatasi pergerakan kendaraan angkutan penumpang umum pada suatu lintasan trayek.
- b. Trayek angkutan kota dengan route pelayanan yang bersifat bebas (tidak terbatas).
Trayek seperti ini untuk memberikan kemudahan bagi pemakai jasa, dengan tingkat pelayanan yang lebih tinggi.
- c. Trayek angkutan kota dengan pelayanan yang bersifat bebas tapi terbatas pada daerah-daerah tertentu saja.
Biasanya untuk melayani angkutan dari rumah ke rumah (door to door) dengan jarak tempuh yang relatif pendek.

2. Tarip Angkutan Kota.

Tarip adalah besarnya biaya/ongkos yang dibebankan kepada setiap pemakai jasa angkutan penumpang umum.

Tarip angkutan kota dapat dibedakan menjadi 2 macam, yaitu :

- a. Tarip yang ditetapkan berdasarkan jarak tempuh perjalanan.
- b. Tarip rata-rata, yang tidak membedakan jarak tempuh perjalanan, dimana jauh atau dekat adalah sama.

Perbedaan dalam penetapan tarip seperti diatas, akan mempengaruhi tingkat pelayanan kepada pemakai jasa.

Tarip berdasarkan jarak tempuh perjalanan mempunyai tingkat pelayanan yang lebih tinggi dibandingkan dengan tarip rata-rata. Dalam tarip angkutan kota, diberikan juga suatu kebijaksanaan tarip bagi para pelajar/mahasiswa yang lebih rendah dari pada tarip normal.

3. Jadwal Perjalanan.

Penentuan jadwal perjalanan adalah untuk mengatur ketertiban pelayanan angkutan, walaupun tidak semua jenis angkutan kota menggunakan jadwal perjalanan.

Tujuan jadwal perjalanan adalah untuk mengatur jarak atau "Head Way" satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, sehingga tidak terjadi saling mendahului antara kendaraan yang satu dengan lainnya. Biasanya jenis angkutan kota yang menggunakan jadwal perjalanan adalah Bis Kota.

4. PENGUSAHAAN ANGKUTAN KOTA.

Pengusahaan dalam sistem angkutan penumpang umum dalam kota merupakan salah satu penentuan bagi kelancaran pelayanan terhadap pemakai jasa.

Adanya kemudahan dalam pemilikan, pemeliharaan dan pengoperasian kendaraan bermotor, telah mendorong tumbuhnya perusahaan angkutan yang dari waktu ke waktu terus bertambah.

Hal inilah yang menyebabkan adanya keadaan "ease of entry" di pasar angkutan kota yang berarti perusahaan dapat lebih mudah keluar masuk pasaran.

B. S A R A N A

Sarana angkutan penumpang umum terdiri dari angkutan penumpang umum tidak bermotor seperti becak, dokar dan sebagainya, angkutan umum dengan Kereta Api serta angkutan penumpang umum dengan kendaraan bermotor seperti mobil penumpang dan bis.

Sarana angkutan penumpang umum dalam kota merupakan salah satu sarana yang penting di bidang pelayanan angkutan.

Bagi kendaraan tidak bermotor saat ini di kota-kota besar sudah mulai ditinggalkan, tetapi untuk kota-kota kecil dengan jarak tempuh yang relatif pendek, kendaraan tidak bermotor masih tetap dipertahankan.

Sedangkan angkutan penumpang umum dengan Kereta Api tidak banyak masalah, disamping sangat efisien juga sudah tersedia prasarana jalan tersendiri. Karena pentingnya pelayanan di bidang angkutan penumpang umum, maka perlu mengetahui jenis sarana angkutan yang tepat tersebut, sesuai dengan kondisi jaringan jalan setempat.

Adapun jenis-jenis sarana angkutan penumpang umum dalam kota antara lain :

1. Angkutan Penumpang Umum Dengan Mobil Bis.

Mobil bis sifatnya pelayanan angkutan massal, yang beroperasi pada rute-rute tertentu yang bersifat tetap, serta diperbolehkan berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang pada tempat-tempat yang telah ditentukan (tempat pemberhentian bis).

Disamping pelayanan seperti diatas, ada pula pelayanan yang sifatnya Cepat Terbatas (PATAS).

2. Angkutan Penumpang Umum Dengan Taxi.

Sifat pelayanannya sangat fleksibel dan tidak terikat pada rute tertentu, tetapi pengoperasiannya terbatas pada wilayah kota, serta taripnya jauh lebih mahal.

3. Angkutan Penumpang Dengan Bajaj.

Sifat pelayanannya dari pintu ke pintu, dengan wilayah dan tempat-tempat beroperasi terbatas, serta kapasitasnya relatif rendah.

4. Angkutan Penumpang Umum Dengan Oplet.

Jenis angkutan ini sering disebut dengan Angkutan Kota, yang sifat pelayanan non massal, dengan melalui rute yang telah ditentukan, serta dapat menaikkan atau menurunkan penumpang pada tempat-tempat yang memungkinkan sepanjang tidak ada tanda larangan.

Dari beberapa jenis sarana angkutan penumpang umum diatas, tentunya dalam pemilihan jenis sarana tersebut harus mempertimbangkan kondisi prasarana jalan, kepentingan umum, kelancaran, keselamatan, serta keterpaduan sistim pengangkutan.

C. SISTIM PENGOPERASIAN ANGKUTAN KOTA

Pengoperasian angkutan penumpang umum dalam kota antara lain didasarkan atas trayek yang telah ditentukan, termasuk penetapan tarip, dan pengaturan jadwal perjalanan.

1. Trayek dan Route.

Trayek merupakan jaringan pelayanan angkutan yang harus dilalui oleh sarana angkutan penumpang umum yang telah ditetapkan.

b. Jalan Kolektor Sekunder :

Adalah jalan yang melayani angkutan pengumpul/pembagian dengan ciri-ciri :

- desain kecepatan paling rendah 20 km/jam dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 (tujuh) meter.

c. Jalan Lokal Sekunder :

Adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri :

- 1). desain kecepatan terendah 10 km/jam dan lebar badan jalan tidak kurang dari 5 (lima) meter ;
- 2). diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih ;
- 3). yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih, harus mempunyai lebar badan jalan tidak kurang dari $3\frac{1}{2}$ (tiga setengah) meter.

2. Fasilitas Transportasi kota :

Dalam sistim angkutan kota kecuali prasarana jalan masih dilengkapi beberapa fasilitas transportasi kota, yaitu sebagai berikut :

a. Terminal :

Terminal merupakan simpul yang penting didalam jaringan transportasi, dengan pengertian sebagai berikut :

- 1). Tempat berpangkal kendaraan.
Yaitu dimana setiap perjalanan akan diawali dan diakhiri.
- 2). Tempat menurunkan dan menaikkan penumpang atau barang,
Yaitu untuk mengkonsolidasi muatan agar dapat berjalan dengan efektif dan efisien.
- 3). Tempat penumpang menunggu untuk mendapatkan angkutan,
Yaitu untuk memberikan kemudahan bagi penumpang dalam memilih jenis atau moda angkutan yang diinginkan sesuai dengan tujuannya.
- 4). Tempat memantau kegiatan angkutan.

b. Shelter atau Halte :

Shelter/halte adalah tempat, untuk menaikkan dan menurunkan penumpang angkutan kota khususnya dengan bis kota (angkutan massal) yang dilengkapi tempat berteduh/berlindung para calon penumpang sewaktu menunggu angkutan.

c. Rambu.

Rambu adalah untuk mengidentifikasi dimana tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang diperbolehkan, sehingga memudahkan bagi para calon penumpang dalam mendapatkan angkutan yang diinginkan.

Disamping untuk kepentingan keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

BAB II

SISTIM ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA

Angkutan penumpang umum merupakan salah satu fasilitas yang harus dimiliki dalam kehidupan suatu kota.

Sedang perkembangan kota sangat dipengaruhi oleh kelancaran pelayanan angkutan yang dapat memberikan kemudahan bagi mobilitas masyarakat kota dalam melakukan aktifitasnya.

Kondisi prasarana dan sarana yang memadai, akan mendukung kelancaran pelayanan angkutan tersebut.

A. PRASARANA TRANSPORTASI

Prasarana transportasi (angkutan) kota merupakan sub sistim dari sistim transportasi kota yang terdiri atas jaringan jalan, terminal, shelter/ halte dan perambuan.

1. J a l a n :

Sistim jaringan jalan merupakan salah satu unsur pembentuk di dalam infra struktur kota yang berkembang bersama-sama dengan unsur-unsur lainnya didalam mencapai kondisi transportasi yang optimal.

Sistim jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat didalam kota akan membentuk sistim jaringan jalan sekunder.

Pola jaringan jalan suatu kota dapat dibedakan atas 3 karakteristik sebagai berikut :

a. Pola Grid :

Yaitu pola jaringan jalan yang lurus seperti blok.

b. Pola Radial :

Yaitu pola jaringan jalan yang mempunyai pusat kota utama dan pusat-pusat kota yang lebih kecil atau pola jaringan yang memusatkan dan memberikan sub-sub pusat.

c. Kombinasi dari Grid & Radial :

Yaitu pola jaringan gabungan Grid dan Radial.

Jaringan jalan dalam kota menurut peranannya dapat dibedakan menjadi 3 klasifikasi fungsional jalan yaitu :

a. Jalan Arteri Sekunder :

Adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri :

- 1). Desain kecepatan terendah 30 km/jam dan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 (delapan) meter ;
- 2). Mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata ;
- 3). Lalu Lintas cepat, tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat ;
- 4). Persimpangan pada jalan arteri sekunder, dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan pada butir (1) dan butir (2).

C. MAKSUD DAN TUJUAN

Sesuai dengan interpretasi dari uraian tersebut maka sasaran yang ingin dicapai adalah memberikan informasi tentang hakekat dari pembinaan angkutan kota yang mencakup :

1. Keterpaduan dalam sistim pembinaan transportasi angkutan kota dalam kaitannya dengan pola kebijaksanaan operasi, perlu keseragaman di seluruh wilayah Propinsi Jawa Timur.
2. Keterpaduan dalam teknis penyelenggaraan angkutan kota, mulai dari perencanaan, pola pelayanan angkutan, sistim pengaturan serta pengendalian dengan sistim perijinan yang selaras, dimana hal tersebut tidak berdiri sendiri, tetapi merupakan satu kesatuan sistim.
3. Tercapainya ketertiban dan kelancaran lalu lintas angkutan kota/ perkotaan, termasuk pelayanan terhadap pemakai jasa.

D. RUANG LINGKUP PEMBAHASAN

Karena luasnya permasalahan yang ada, maka dalam pembahasan ini dibatasi pada lingkup pembinaan angkutan kota, khususnya angkutan penumpang umum dengan kendaraan bermotor untuk pengangkutan massal (mass transit) dan non massal (para transit).

E. DEFINISI

1. Pembinaan adalah kegiatan menyeluruh yang meliputi perencanaan, pengaturan/pelaksanaan, pengendalian, dan penilaian untuk pencapaian tujuan.
2. Kota adalah suatu wilayah administratif pemerintahan dan wilayah-wilayah pengembangannya yang merupakan satu kesatuan menurut sistim pelayanan angkutan.
3. Kendaraan/angkutan umum adalah setiap kendaraan yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran.
4. Sistim adalah suatu rangkaian prosedur yang merupakan suatu kebulatan untuk melaksanakan sesuatu fungsi.

masyarakat yaitu permintaan yang timbul terhadap lalu lintas pergerakan orang disamping masih terbatasnya sarana/prasarana penunjang.

- Kedua : Membina mobilitas dalam kota, dimana faktor angkutan dituntut untuk lebih mendorong serta merangsang adanya peningkatan usaha/kegiatan masyarakat, sehingga pada gilirannya akan meningkatkan perekonomian dan sosial budaya.

Namun dalam pembinaan angkutan kota dewasa ini belum dilakukan dengan dasar pertimbangan yang tepat, baik dari segi teknis maupun ekonomis, sehingga lalu lintas angkutan kota/perkotaan nampak semakin tidak teratur atau kurang terkendali.

Sebagaimana dapat dilihat di lapangan, dimana dalam satu route dilayani oleh berbagai jenis angkutan.

Hal tersebut akhirnya menimbulkan dampak yang negatif terhadap ketertiban lalu lintas di jalan raya maupun dari segi pengusahaan dapat menimbulkan persaingan yang tidak sehat, sehingga berakibat terganggunya kelancaran pelayanan terhadap masyarakat pemakai jasa angkutan penumpang umum.

B. HAKEKAT SISTIM PERHUBUNGAN NASIONAL

Sistim Perhubungan Nasional adalah pencerminan dari pada sistim transportasi yang seimbang dan terpadu, oleh karena itu sistim perhubungan sebagai unsur penunjang utama bagi pertumbuhan ekonomi dan merupakan dinamisator bagi pelaksanaan fungsional politik, budaya serta pertahanan dan keamanan sehingga berdaya guna sesuai dengan tujuan utamanya yaitu penyediaan jasa perhubungan yang memadai terhadap tingkat kebutuhan dengan pelayanan secara cepat, tepat, aman, teratur dan terjangkau oleh kemampuan masyarakat.

Untuk menjamin tercapainya tujuan tersebut diatas, maka sistim perhubungan harus ditata dan dikendalikan sedemikian rupa sehingga benar-benar mencerminkan adanya keterpaduan antara unsur-unsur yang terkait didalamnya antara lain :

1. Keterpaduan antara permintaan dan penyediaan jasa perhubungan baik ditinjau dari segi mutu, volume, waktu, tempat, serta cara dalam memenuhi permintaan.
2. Keterpaduan antara angkutan umum dan angkutan pribadi.
3. Keterpaduan antara angkutan massal (mass transit) dan angkutan non massal (para transit).
4. Keterpaduan antara moda angkutan yang satu terhadap moda lainnya dalam penyediaan dan pengoperasian.
5. Keterpaduan antara angkutan utama (trunk line) dan angkutan cabang (feeder line).
6. Keterpaduan antara angkutan Kota, antar kota dan pedesaan.
7. Keterpaduan antara angkutan berjadwal dan tidak berjadwal.
8. Keterpaduan antara penyediaan sarana dan prasarana serta unsur perlengkapan lainnya.
9. Keterpaduan antara kepentingan nasional dan daerah.

BAB I

P E N D A H U L U A N

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan kota di Jawa Timur makin menunjukkan pertumbuhan yang pesat untuk beberapa tahun terakhir, yang antara lain disebabkan adanya urbanisasi dari daerah pedesaan ke kota-kota dengan tujuan bekerja, pendidikan dan sebagainya, disamping karena daya tarik kota sebagai pusat kegiatan perekonomian dan kebudayaan.

Angkutan kota yang merupakan bagian dari "Public Services" kota, dari waktu ke waktu selalu menyesuaikan diri secara kuantitatif dan kualitatif dengan perkembangan kota itu sendiri sehingga antara daerah/kota yang satu dengan lainnya akan berbeda.

Seperti halnya di beberapa daerah atau kota kabupaten maupun kodya di Jawa Timur antara lain Malang, Mojokerto, Madiun, dimana tingkat kuantitas dan kualitas angkutan kota yang ada relatif lebih rendah bila dibandingkan dengan kota Surabaya. Hal ini sesuai dengan tingkat pertumbuhan kota atau pertumbuhan penduduk yang relatif kecil pula.

Sementara di kota besar lainnya seperti Surabaya, dengan tingkat urbanisasi yang sedemikian tingginya, telah mendesak sebagian penduduk kota untuk mencari tempat tinggal yang jauh dari kebisingan kota serta tingkat polusi yang masih relatif rendah, sehingga terciptalah kota-kota satelit yang merupakan wilayah sub urban dan menjadikan daerah perkotaan bertambah luas.

Untuk mendukung kelancaran mobilitas penduduk tersebut dari daerah pemukiman ke tempat tujuan tentunya membutuhkan alat angkutan yang memadai.

Pada umumnya penghuni-penghuni sub urban/kota satelit termasuk golongan yang mampu dan memiliki kendaraan pribadi yang digunakan setiap hari ke tempat kerja.

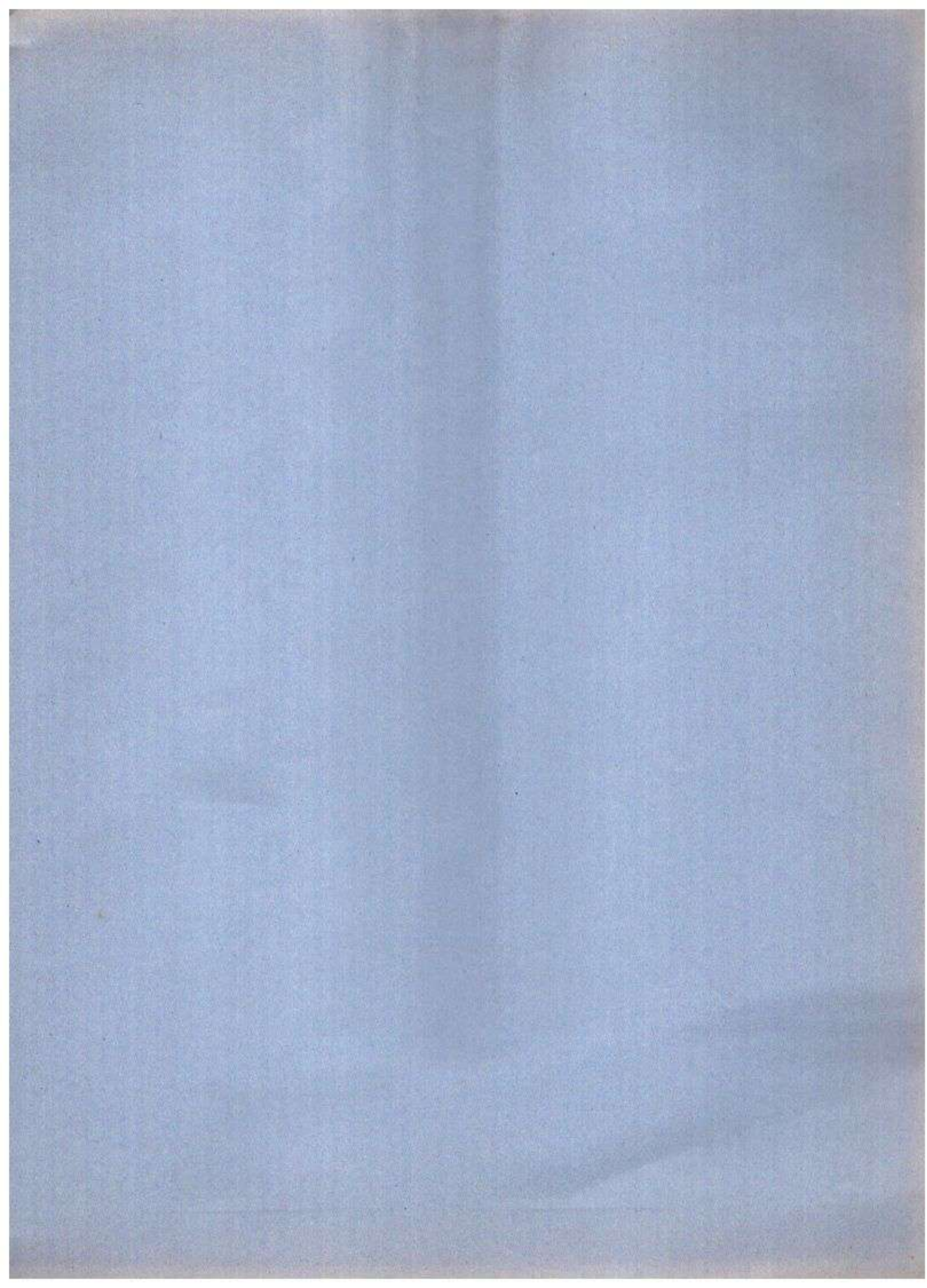
Akibatnya disamping sistem angkutan penumpang umum yang telah ada, semakin banyak terlihat kendaraan pribadi milik penghuni kota satelit/sub urban pada pagi hari kerja yang kesemuanya bergerak serentak merupakan satu arus yang mengalir konvergent menuju pusat kota. Semakin dekat arus lalu lintas itu berpusat menuju ke kota, semakin padat pulalah arus itu, sehingga menimbulkan kongesti atau kemacetan lalu lintas. Bukan saja alat angkutan penumpang umum yang terlibat dalam kongesti itu, tetapi juga kendaraan pribadi yang pada umumnya terdiri dari jenis mobil penumpang.

Pada sore hari terlihat keadaan yang sebaliknya di pusat kota arus lalu lintas dimulai dengan kongesti kemudian arus bergerak secara divergent ke arah daerah pinggiran, semakin jauh dari pusat kota semakin lancar arus lalu lintas tersebut.

Pada hakekatnya masalah tersebut timbul karena faktor kurang tepatnya pembinaan lalu lintas dan angkutan kota yang dilaksanakan dewasa ini.

Dalam rangka pembinaan lalu lintas dan angkutan kota terdapat 2 hal utama yang harus diperhatikan :

Pertama : Mengusahakan kelancaran arus kendaraan yang semakin meningkat sebagai akibat meningkatnya kebutuhan permintaan



PEMBINAAN
ANGKUTAN PENUMPANG UMUM
DALAM KOTA

PORMULIR BERITA

PANGGILAN	JENIS	NOMOR	DERAJAT	Instr. mengirim
DARI :				
UNTUK :				Tanggal/Waktu :
TEMBUSAN :				Jumlah Perkataan :

KLASIFIKASI :
N o m o r :

BBB. SEHUBUNGAN DGN HAL TERSEBUT DIATAS KMA UNTUK PELAKSANAAN PENETAPAN TARIP PENUMPANG ANGKUTAN KOTA DAN ATAU ANGKUTAN PEDESAAN YG MELAYANI 1 (SATU) WILAYAH/DAERAH KMA DIMANA PADA DASARNYA DITETAPKAN OLEH PENYEDIA JASA ANGKUTAN YG BERSANGKUTAN KMA BERSAMA INI DISAMPAIKAN PETUNJUK SEBAGAI BERIKUT TTK DUA

(1) AGAR TERDAPAT KESERAGAMAN TARIP PENUMPANG YG BERLAKU UNTUK ANGKUTAN KOTA DAN ATAU ANGKUTAN PEDESAAN KMA DIHARAP SDR UNTUK MENGKOORDINASIKAN PELAKSANAANNYA DGN KEPALA CAB DLLAJR DRH PROP DATI I JATIM KMA DPC ORGANDA DAN PT (PERSERO) ASURANSI KERUGIAN JASA RAHARJA SETEMPAT TTK KMA

(2) BESARNYA TARIP PENUMPANG PADA BUTIR 1 YG AKAN BERLAKU DAPAT DITETAPKAN DGN SURAT KEPUTUSAN TTK KMA

CCC. KHUSUS KOTAMADYA SURABAYA SELAIN MELAKSANAKAN HURUF BBB DIMINTA PULA BANTUANNYA UNTUK MENYAMPAIKAN USULAN PENETAPAN TARIP TAKSI METER KEPADA KAMI SECARA MUNGKIN TTK KMA

DDD. PELAKSANAAN HURUF BBB KMA MULAI BERLAKU TGL 15 JULI 1990 DAN MELAPORKAN PELAKSANAANNYA TTK KMA

EEE. DEMIKIAN UMM TTK HBS

GUB KDH TK I JATIM

Tanggal waktu pembikinan : 12 07 1990

PENGIRIM : AN. GUBERNUR KDH TK. I JATIM	Derajat		Waktu		Lalu Parap	
N A M A : Drs. MOHAMMAD ZUHDI	Aksi	Tembusan	Terima	Kirim	Lintas	Operator
Jabatan : ASISTEN II SEKWILDA						
Tanda tangan :						

RUANGAN DILUAR GARIS TEBAL, HANYA UNTUK DINAS TELEKOMUNIKASI

PORMULIR BERITA

RUANGAN DILUAR GARIS TEBAL, HANYA UNTUK DINAS TELEKOMUNIKASI

PANGGILAN	JENIS	NOMOR	DERAJAT	Instr. mengirim
D A R I : GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR UNTUK : YTH. SDR. BUPATI/WALIKOTAMADYA KEPALA DAERAH TINGKAT II SE JAWA TIMUR TEMBUSAN : YTH. 1. SDR. PEMBANTU GUBERNUR SE JAWA TIMUR 2. SDR. KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN RAYA DAERAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR.				Tanggal/Waktu : Jumlah Perkataan :

KLASIFIKASI : AMAT SEGERA
N o m o r : 551/21722/023/1990

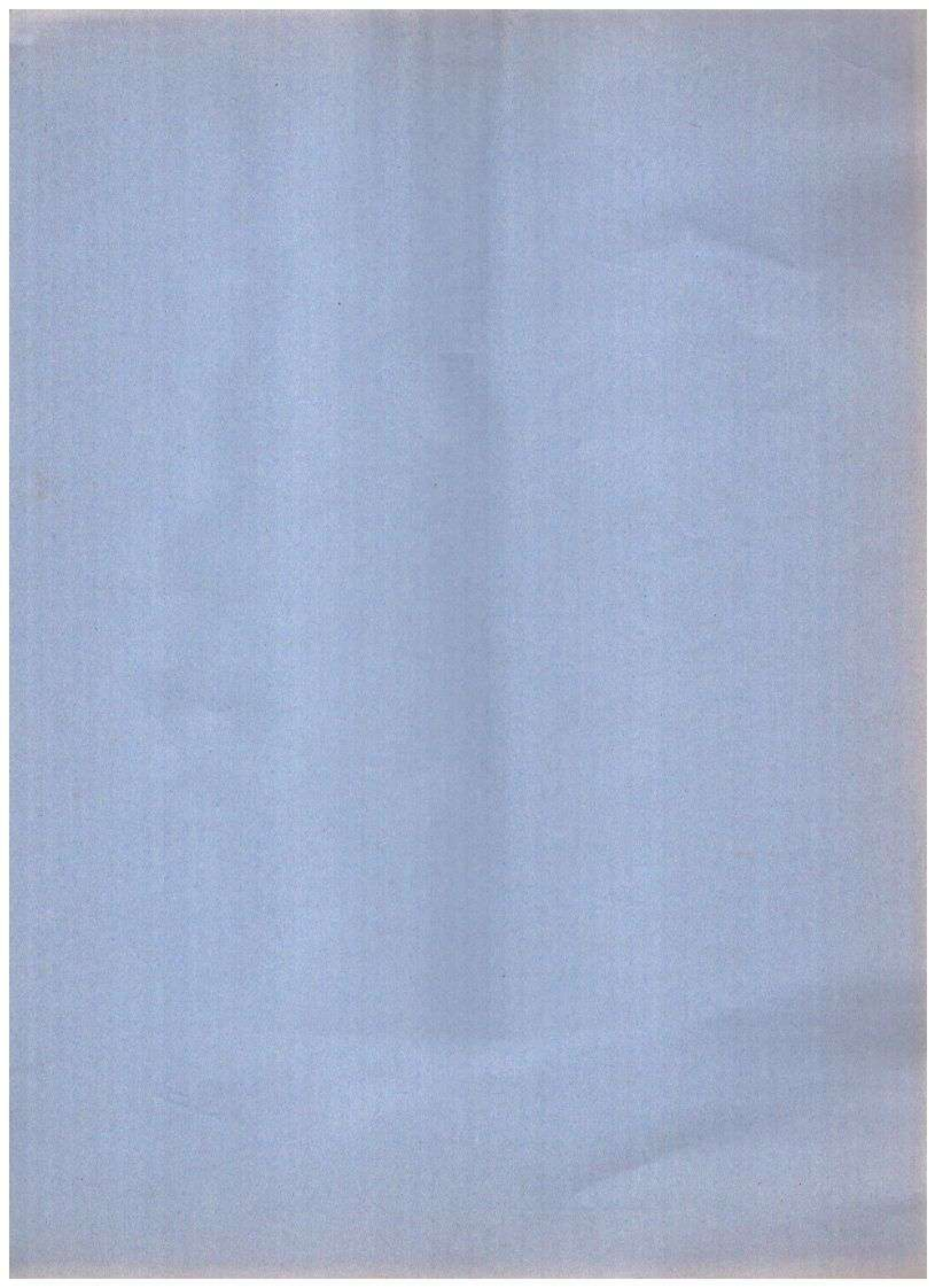
AAA. MENUNJUK KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 44 TAHUN 1990 TGL 16 JUNI 1990 TTG KEBIJAKSANAAN TARIP ANGKUTAN PENUMPANG DAN BARANG KMA KHUSUS-NYA PASAL 4 AYAT :

- (1) TARIP PENUMPANG YANG DILAYANI DGN MENGGUNAKAN BIS KOTA KELAS EKONOMI DAN TAKSI DITETAPKAN OLEH GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I SETELAH MENDAPAT PERSETUJUAN MENTERI PERHUBUNGAN TTK
- (2) TARIP PENUMPANG ANGKUTAN KOTA SELAIN BIS KOTA KELAS EKONOMI DAN TAKSI TERSEBUT PADA AYAT (1) DITETAPKAN OLEH JASA ANGKUTAN YG BERSANGKUTAN TTK
- (3) BIS KOTA YG DIMAKSUD DALAM PASAL INI ADALAH BIS YG DIPERGUNAKAN UNTUK ANGKUTAN KOTA YG MEMPUYAI KEMAMPUAN ANGKUT 35 PENUMPANG KEATAS TTK
- (4) TARIP PENUMPANG ANGKUTAN KOTA YG MEMPUYAI KEMAMPUAN ANGKUT ANTARA 9 PENUMPANG SAMPAI 34 PENUMPANG DAPAT DITETAPKAN OLEH GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I TTK

BBB. SEHUBUNGAN

Tanggal waktu pembikinan :

PENGIRIM :	Derajat		Waktu		Lalu , Parap	
N A M A :	Aksi	Tembusan	Terima	Kirim	Lintas	Operator
Jabatan :						
Tanda tangan :						



RADIOGRAM
GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR : 551/21722/023/1990



EKRETARIAT WILAYAH/DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
BIRO BINA PENGEMBANGAN SARANA PEREKONOMIAN DAERAH

Surabaya, 7 Juli 1990

Nomor : 551/ 896 /023/1990

Kepada

Yth. Bp. Gubernur Kepala Daerah

NOTA PENGAJUAN KONSEP NASKAH DINAS

Bersama ini disampaikan dengan hormat : Konsep Surat Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur

Kepada : Yth. Sdr. Pembantu Gubernur se Jawa Timur

D a r i : Biro Bina Pengembangan Sarana Perekonomian Daerah

Tentang : Penataran Pengemudi

Catatan : 1. Melaksanakan Petunjuk Bapak pada Surat Dewan Pimpinan Daerah Organda Daerah Tingkat I Jawa Timur Nomor : 090/OGD/VI/1990, tanggal 1 Juni '90 perihal Penataran Pengemudi.

2. Konsep Surat merupakan hasil konsultasi dengan Dewan Pimpinan Daerah Tingkat I Jawa Timur dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur.

Lampiran : 1 (satu) berkas.

Untuk dimohon tanda tangan Bapak Gubernur Kepala Daerah.

DISPOSISI PIMPINAN :

PLH. SEKRETARIS WILAYAH/DAERAH



Drs. SOEDJITO
NIP. 010016467

3. Peserta Penataran :

Semua pengemudi yang bekerja pada perusahaan angkutan penumpang umum termasuk Bis dan Perusahaan Angkutan barang dalam Wilayah Kerja Pembantu Gubernur masing-masing.

4. Penataran :

Tenaga penatar dari Instansi/Dinas/Lembaga yang terkait dan lainnya yang dianggap perlu. (Kepolisian Daerah Jawa Timur, Organda Jawa Timur, DLLAJR Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur, dan lain-lain).

Selanjutnya diharapkan, pelaksanaan pertama penataran dapatnya diselenggarakan pada bulan Oktober-Desember 1990, di koordinasikan dengan Dewan Pimpinan Daerah Organda Jawa Timur dan Bupati Kepala Daerah Tingkat II dalam wilayah kerja Pembantu Gubernur masing-masing. Disamping pelaksanaan Penataran dilakukan pula pemantauannya dan Temu Wicara dengan para Pengusaha angkutan dalam rangka untuk mewujudkan tercapainya pelayanan perhubungan yang baik.

Demikian untuk perhatian dan pelaksanaannya.

GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I
JAWA TIMUR



SOELARSO

TEMBUSAN :

- Yth. 1. Sdr. Kepala DLLAJR Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Timur di Surabaya.
 2. Sdr. Bupati Kepala Daerah Tingkat II se Jawa Timur.
 3. Sdr. D.P.D. ORGANDA Jawa Timur di Surabaya.
-



**GOVERNOR HEAD OF REGIONAL LEVEL I
J A W A T I M U R**

Nomor : 551/21844 /023/1990
Sifat : S e g e r a
Lampiran : -
Perihal : Penataran Pengemudi

Surabaya, 14 Juli 1990

Kepada

Yth. Sdr. Pembantu Gubernur
se

J A W A-T I M U R

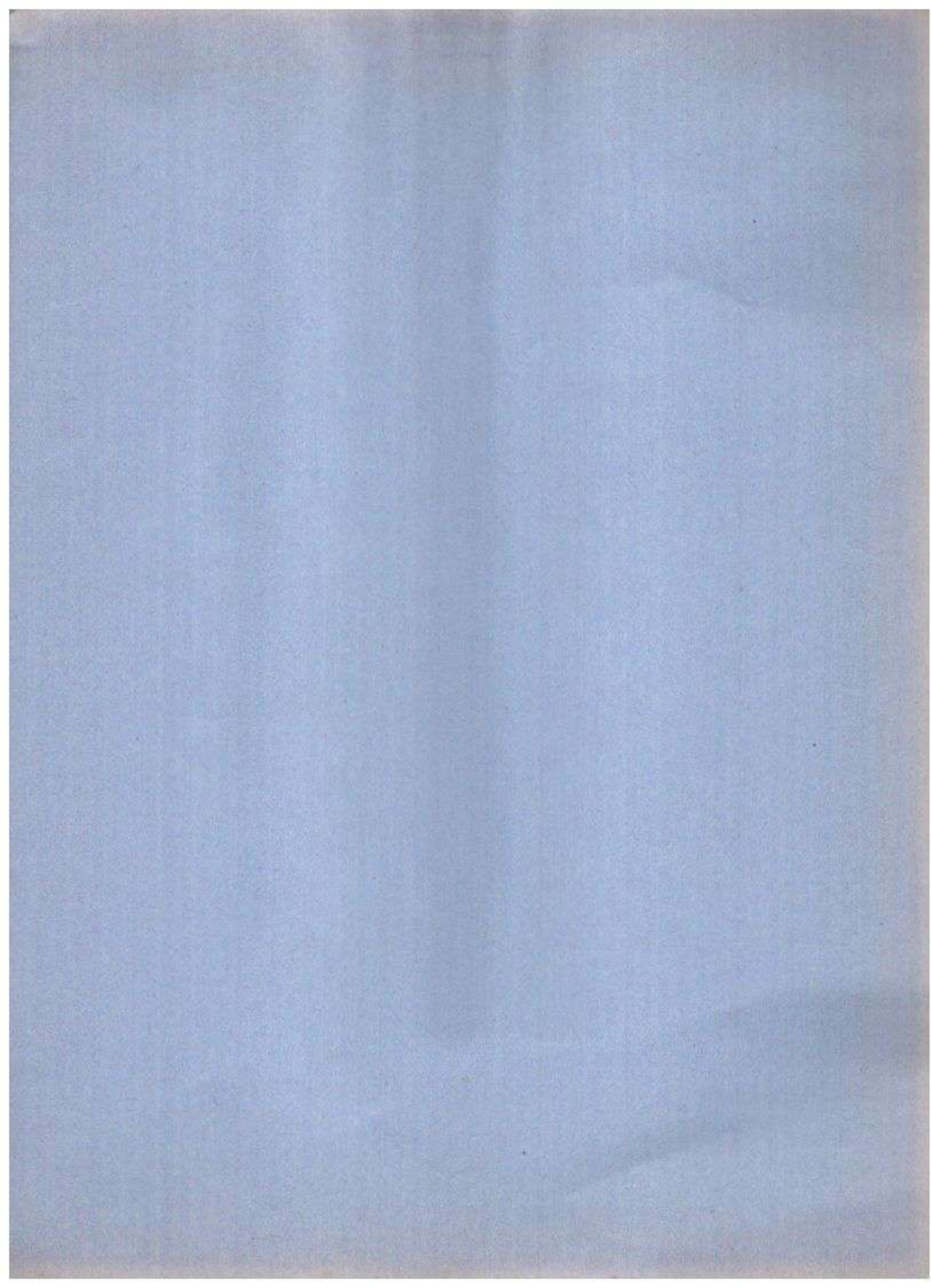
Dengan masih banyaknya kecelakaan lalu-lintas dan pelanggaran-pelanggaran di jalan umum yang dilakukan oleh para pemakai jalan terutama oleh para pengemudi angkutan penumpang umum dan angkutan barang, yang disamping mempunyai pengaruh terhadap kelancaran, keamanan perhubungan darat dan perputaran perekonomian serta pembangunan di Jawa Timur, adalah merupakan tanda masih rendahnya kesadaran hukum, tata tertib dan disiplin/sopan-santun berlalu-lintas di jalan umum. Berkenaan dengan hal tersebut dalam upaya peningkatan disiplin dan sopan-santun berlalu-lintas di jalan umum, agar tercipta kenyamanan, kelancaran dan keselamatan serta keamanan perhubungan diperlukan pengetahuan dan ketrampilan serta pemahaman baik yang bersifat peraturan-perundangan, tata tertib maupun teknis yang berkaitan dengan masalah angkutan penumpang umum, bersama ini diminta Saudara untuk mengadakan penataran/penyuluhan secara bertahap kepada para pengemudi Angkutan Penumpang umum dan angkutan barang dengan harapan nantinya angkutan penumpang umum dapat benar-benar berfungsi sebagai sarana dalam peningkatan Perekonomian Daerah maupun pengembangan wilayah di Daerah Tingkat II khususnya, guna melaksanakan Penataran di maksud bersama ini disampaikan petunjuk sebagai berikut :

1. Materi Penataran :

Materi Penataran diutamakan yang mengarah kepada pembinaan terhadap manusianya, antara lain : Pedoman Penghayatan dan Pengamalan Pancasila, (P 4), agama, hubungan Industrial Pancasila dan masalah PHK, Undang-Undang Lalu-lintas, kecelakaan lalu-lintas, kepariwisataan dan lain-lain.

2. Biaya Penataran :

Biaya penyelenggaraan penataran ditanggung oleh Dewan Pimpinan Daerah Organda Jawa Timur.



SURAT EDARAN
GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TIMUR
NOMOR 551/21844/023/1990
PERIHAL
PENATARAN PENGEMUDI

- (2) Dalam melaksanakan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah Tingkat II, Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II menyampaikan laporan berkala kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I, Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri.
- (3) Tatacara, bentuk dan jangka waktu pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) ditetapkan lebih lanjut oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri sesuai dengan kewenangan dan kepentingan masing-masing.

BAB V

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 15

Hal-hal yang belum diatur dalam Keputusan Bersama ini akan diatur lebih lanjut baik oleh Menteri Perhubungan maupun oleh Menteri Dalam Negeri sesuai bidang tugas masing-masing setelah terlebih dahulu berkoordinasi.

Pasal 16

Keputusan Bersama ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 10 Nopember 1990

MENTERI DALAM NEGERI



R U D I N I

MENTERI PERHUBUNGAN



Ir. AZWAR ANAS

Pasal 11

- (1) Kekayaan yang telah ada pada saat penyerahan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang berhubungan dengan pelaksanaan tugas pokok dan penunjang, diserahkan kepada Daerah sebagai kekayaan Daerah.
- (2) Inventarisasi dan penilaian kekayaan sebagaimana dimaksud ayat (1), dilakukan berdasarkan hasil inventarisasi dan penilaian Tim yang dibentuk oleh Menteri Perhubungan.

BAB IV

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 12

- (1) Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Tingkat I yang telah dibentuk tetap melaksanakan tugasnya sampai dengan dilaksanakan penyerahan urusan secara nyata berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990.
- (2) Bagi Daerah yang telah menerima urusan secara nyata dan belum membentuk Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pelaksanaan urusan-urusan yang telah diserahkan kepada Daerah dilaksanakan oleh Instansi yang ditunjuk oleh Kepala Daerah.
- (3) Instansi yang ditunjuk untuk melaksanakan urusan sebagaimana dimaksud ayat (2), dalam pelaksanaan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Daerah dan tunduk kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) atau Instansi yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (2) melaksanakan tugasnya sampai dibentuknya Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri Dalam Negeri.

Pasal 13

Bagi Daerah yang belum terbentuk Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan belum menerima penyerahan urusan secara nyata berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 pelaksanaan urusan dilakukan oleh Instansi Vertikal Departemen Perhubungan.

Pasal 14

- (1) Dalam melaksanakan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah Tingkat I, Gubernur Kepala Daerah Tingkat I menyampaikan laporan berkala kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri.

Pasal 6

Pengangkatan pejabat dan tenaga teknis di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I bagi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II bagi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II, dengan memperhatikan persyaratan kemampuan dan keterampilan teknis yang ditetapkan Menteri Perhubungan.

Pasal 7

- (1) Pegawai-pegawai Departemen Perhubungan yang selama ini melaksanakan tugas dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan di daerah, diserahkan kepada Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Penyerahan pegawai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) bila formasi tidak menampung akan diatur lebih lanjut oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri serta dikonsultasikan dengan Badan Administrasi Kepegawaian Negara.
- (3) Perbantuan dan atau mempekerjakan dan penarikan kembali Pegawai Negeri Sipil Pusat dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 8

Untuk mengisi jabatan dan kebutuhan tenaga teknis Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepala Daerah dapat meminta pegawai kepada Menteri Perhubungan untuk dipekerjakan dan atau diperbantukan sesuai dengan syarat-syarat kemampuan dan keterampilan teknis yang dibutuhkan.

Pasal 9

Untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan pejabat dan tenaga teknis Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepala Daerah dapat meminta bantuan Menteri Perhubungan untuk melakukan pendidikan dan pelatihan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB III

PEMBIAYAAN DAN KEKAYAAN

Pasal 10

Sumber-sumber pembiayaan pada tahun anggaran yang sedang berjalan yang membiayai urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang telah diserahkan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II menjadi sumber pembiayaan dan pendapatan Pemerintah Daerah.

- a. penentuan kebijaksanaan yang mencakup penetapan tujuan dan strategi pencapaian tujuan secara nasional, atas urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II ;
- b. penentuan persyaratan teknis yang mencakup persyaratan teknis terminal, halte, parkir, tempat penyeberangan orang, rambu-rambu lalu lintas dan tanda-tanda di jalan serta kendaraan, unit pengujian kendaraan bermotor dan perbengkelan umum ;
- c. penentuan petunjuk teknis yang mencakup penetapan pedoman, prosedur dan atau tata cara pengoperasian, pemeliharaan terminal, halte, parkir, unit pengujian kendaraan bermotor, bengkel kendaraan umum, rambu-rambu lalu lintas, dan tanda-tanda di jalan, serta tata cara lalu lintas di jalan ;
- d. pemberian bimbingan teknis mencakup pemberian bantuan langsung dan atau tidak langsung dalam rangka peningkatan kemampuan dan keterampilan teknis dalam pelaksanaan tugas.

Pasal 4

Menteri Perhubungan menyelenggarakan pengawasan teknis yang meliputi :

- a. kegiatan mengawasi yang mencakup kegiatan pemantauan dan penilaian atas penyelenggaraan teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II ;
- b. kegiatan mengarahkan yang mencakup kegiatan pemberian saran teknis di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II sesuai dengan pembinaan teknis yang telah diberikan ;
- c. menyampaikan informasi kepada Menteri Dalam Negeri dalam hal terdapat penyimpangan atas penyelenggaraan urusan yang tidak sesuai dengan pembinaan dan saran teknis yang telah diberikan.

BAB II

KEPEGAWAIAN

Pasal 5

- (1) Pengangkatan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dilakukan oleh Gubernur Kepala Daerah Tingkat I dengan memperhatikan saran dan petunjuk Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri.
- (2) Pengangkatan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II dilakukan oleh Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II dengan memperhatikan petunjuk Gubernur setelah mendengar pertimbangan Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan.

7. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Organisasi Departemen ;
8. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1984 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah dan ditambah, terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 25 Tahun 1990.

M E M U T U S K A N

Menetapkan : KEPUTUSAN BERSAMA MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI DALAM NEGERI TENTANG PELAKSANAAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 22 TAHUN 1990 TENTANG PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN DALAM BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II.

BAB I

PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

Pasal 1

- (1) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih menjamin keselamatan, keamanan, kecepatan, kelancaran dan kenyamanan dengan biaya yang terjangkau.
- (2) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan :
 - a. mengintegrasikan unsur-unsur lalu lintas dan angkutan jalan sebagai satu kesatuan ;
 - b. memadukan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang berfungsi melayani lalu lintas dan angkutan antarkota, angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan ;
 - c. memadukan lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda transportasi lainnya, dengan memperhatikan tata ruang dan seluruh aspek kehidupan masyarakat, yang didukung oleh sistem informasi manajemen yang efektif.

Pasal 2

Menteri Dalam Negeri menyelenggarakan pembinaan umum dan pengendalian atas pelaksanaan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 3

Menteri Perhubungan menyelenggarakan pembinaan teknis yang meliputi :



KEPUTUSAN BERSAMA

MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI DALAM NEGERI

NOMOR : KM 109 TAHUN 1990

NOMOR : 95 TAHUN 1990

TENTANG

PELAKSANAAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 22
TAHUN 1990 TENTANG PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN
Pemerintahan dalam Bidang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I
dan Daerah Tingkat II

MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI DALAM NEGERI

Menimbang : bahwa untuk pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 Tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II, dipandang perlu menetapkan Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri guna mendapatkan kesamaan tindak pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1985 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742) ;
2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1974 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3037) ;
3. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3186) ;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3263) ;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1988 tentang Koordinasi Kegiatan Instansi Vertikal Di Daerah (Lembaran Negara Tahun 1988 Nomor 10, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3373) ;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3410) ;



KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI PERHUBUNGAN DAN MENTERI DALAM NEGERI
NOMOR : KM. 109 TAHUN 1990
NOMOR : 95 TAHUN 1990

TENTANG
PELAKSANAAN PERATURAN PEMERINTAH
NOMOR 22 TAHUN 1990
TENTANG PENYERAHAN SEBAGIAN URUSAN PEMERINTAHAN
DALAM BIDANG LALU-LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEPADA DAERAH TINGKAT I DAN DAERAH TINGKAT II

Pasal 16

Cukup jelas

Pasal 17

Cukup jelas

Pasal 18

Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 10

Pasal 11

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 12

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Laporan Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I adalah dalam kedudukan Gubernur sebagai Kepala Wilayah, laporan Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II kepada Menteri adalah dalam kedudukan Menteri sebagai pembina dan pengawas teknis dan laporan Bupati/Walikota/madya Kepala Daerah Tingkat II kepada Menteri Dalam Negeri adalah dalam kedudukan Menteri Dalam Negeri sebagai pembina dan pengawas umum.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 13

Ayat (1)

Pada dasarnya sumber pembiayaan terhadap pelaksanaan urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah diupayakan dari sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah, sedangkan pembiayaan yang berasal dari Pemerintah Pusat bersifat menunjang.

Ayat (2)

Besarnya pungutan yang ditetapkan berpedoman kepada ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri dan Menteri Dalam Negeri.

Pasal 14

Ayat (1)

Rincian kekayaan yang diserahkan ditentukan lebih lanjut oleh Menteri dan Menteri Dalam Negeri.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 15

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Huruf a

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf a.

Huruf b

Lihat penjelasan ayat (2) huruf b.

Huruf c

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf i.

Huruf d

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf f.

Huruf e

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf g.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 6

Penyerahan urusan ini tidak berlaku bagi wilayah Kota di Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Kotamadya Administratif Batam, karena bukan Daerah Otonom.

Pasal 7

Cukup jelas

Pasal 8

Cukup jelas

Pasal 9

Dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang kepegawaian, dengan tidak mengurangi kewenangan Pemerintah Daerah, Kepala Daerah mengangkat pejabat dan tenaga teknis Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan memperhatikan syarat-syarat kemampuan dan keterampilan teknis yang ditetapkan oleh Menteri Kepala Daerah dapat meminta pegawai kepada Menteri untuk dipekerjakan dan atau diperbantukan sesuai dengan kemampuan dan keterampilan yang diperlukan.

Pasal 10

Ayat (1)

Pembinaan teknis yang diselenggarakan oleh Menteri itu meliputi kegiatan yang berkaitan dengan penentuan kebijaksanaan, persyaratan teknis, petunjuk dan bimbingan teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pengawasan teknis adalah kegiatan mengawasi, mengarahkan dan mengambil tindakan korektif terhadap pelaksanaan urusan yang diserahkan agar sesuai dengan pembinaan teknis yang telah diberikan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Huruf h

Izin mendirikan bengkel umum kendaraan bermotor berpedoman pada ketentuan yang ditetapkan oleh Menteri.

Huruf i

Hal ini dimaksud memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk mengatur susunan alat-alat tambahan yang diperlukan mobil bis dan mobil penumpang untuk angkutan kota, seperti taxi meter untuk mobil penumpang atau tanda pengenal khusus untuk mobil bis atau mobil penumpang.

Huruf j

Cukup jelas

Huruf k

Kewenangan untuk menetapkan larangan penggunaan jalan ini betapapun tidak boleh digunakan bila akibatnya malah menimbulkan hambatan terhadap kelancaran arus lalu lintas dan angkutan orang dan barang pada jaringan jalan lintas Regional dan Nasional. Untuk itu, setiap kali Daerah Tingkat II bermaksud melarang penggunaan Jalan Propinsi di daerahnya terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Gubernur Kepala Daerah Tingkat I dan terhadap Jalan Nasional terlebih dahulu mendapat persetujuan Menteri.

Huruf l

diperlukan untuk mencegah kegaduhan-kegaduhan yang mengganggu ketenangan lingkungan.

Huruf m

Pengaturan dan pelaksanaan sirkulasi lalu lintas ini tidak boleh menghambat kelancaran arus lalu lintas dan angkutan pada jaringan jalan lintas Regional dan Nasional. Selanjutnya lihat penjelasan pada huruf k.

Ayat (2)

Huruf a

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf a.

Huruf b

Penetapan penempatan dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan tanda-tanda jalan ini tidak boleh menghambat kelancaran arus lalu lintas dan angkutan pada jaringan jalan lintas Regional dan Nasional.

Selanjutnya lihat penjelasan ayat (1) huruf k.

Huruf c

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf i.

Huruf d

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf f.

Huruf e

Lihat penjelasan Pasal 3 huruf g.

koperasi angkutan dengan pihak instansi pembina sesuai dengan fungsi dan kedudukan masing-masing.

Adapun pokok-pokok kebijaksanaan tersebut antara lain :

1. Kepengusahaan Angkutan Umum Dalam Kota.

a. Aspek Pengelolaan.

Dari berbagai jenis alat angkutan umum yang telah ada dan yang telah ditetapkan pengelolaannya dilakukan oleh Pemerintah dan Swasta dalam bentuk Badan Hukum.

b. Aspek Kuantitas dan Kualitas.

Untuk menjamin persaingan yang sehat sesuai dengan proyeksi kebutuhan alat angkutan umum untuk setiap periode secara kuantitatif ditetapkan quantum tiap jenis alat angkutan secara kualitas perlu ditetapkan ukuran baku jenis-jenis alat angkutan umum.

c. Aspek Penggolongan Pengusaha.

Dalam kenyataan disadari bahwa sebagian besar dari para pengusaha angkutan umum swasta perorangan tersebut termasuk golongan ekonomi lemah memerlukan pembinaan untuk mengembangkan dan meningkatkan usahanya.

Sehubungan dengan hal tersebut dengan ditumbuhkannya perkoperasian dibidang angkutan umum ini diharapkan disamping terjamin pelayanan jasa angkutan, kelangsungan hidup pengusaha angkutan dapat dipertahankan bahkan berkembang.

2. Perwadahan Koperasi.

Ketentuan-ketentuan tentang perkoperasian telah diatur secara umum dalam undang-undang Nomor 12 Tahun 1967 tentang pokok-pokok perkoperasian dan peraturan-peraturan pelaksanaannya.

Sejalan dengan ketentuan-ketentuan tersebut dan kebijaksanaan pemerintah dalam pembinaan dan pengembangan koperasi, maka pewadahan Koperasi Angkutan perlu diatur lebih lanjut yang disesuaikan dengan kondisi didaerah.

a. Fungsi Koperasi Angkutan.

Koperasi Angkutan merupakan wadah yang berfungsi sebagai alat pembinaan dan pengembangan pengusaha ekonomi lemah dibidang angkutan guna memperkokoh kedudukan ekonominya serta bersatu dalam meningkatkan kesejahteraan para anggotanya, sehingga mampu memainkan peranan untuk memperlancarkan pelayanan terhadap masyarakat di bidang jasa angkutan penumpang.

b. Pengorganisasian.

Pengorganisasian Koperasi Angkutan pada hakekatnya didasarkan kepada :

1). Potensi ekonomi dan partisipasi pengusaha angkutan dalam wilayah keanggotaan yang cukup luas sehingga mampu menunjang pertumbuhan dan perkembangan untuk menjadi suatu sarana ekonomi yang mantap.

2). Kemampuan pelayanan Koperasi Angkutan yang harus dapat memenuhi berbagai kebutuhan para anggota.

- 3). Jenis-jenis kepengusahaan angkutan yang mungkin dapat diorganisir dalam wadah koperasi.
- 4). Keanggotaan diatur atas domisili kendaraan.
- 5). Prosedur pembentukannya, sah dan hapusnya badan hukum koperasi.

c. Manajemen

- 1). Koperasi angkutan diatur oleh dan untuk anggota dengan alat perlengkapan manajemen yaitu rapat anggota pengurus, Badan Pemeriksaan dan Manager yang masing-masing harus berfungsi sepenuhnya sesuai dengan tugas dan wewenangnya.
- 2). Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang setinggi-tingginya guna melaksanakan kegiatan usaha koperasi angkutan sehari-hari pengurus mengangkat dan menggaji seseorang atau beberapa tenaga profesional sebagai manager dan pembantu manager.
- 3). Pembinaan usaha angkutan kota.

Untuk dapat tumbuh dan berkembang dengan baik kepada koperasi angkutan dilaksanakan bimbingan, pengawasan dan pengendalian oleh masing-masing instansi yang secara teknik bertanggung jawab pada bidangnya. Adapun instansi teknis yang terkait, bagi kelancaran pembinaan usaha angkutan antara lain :

a. Dinas LLAJR

Adalah instansi yang bertanggung jawab terhadap pembinaan teknis operasional sarana angkutan yang meliputi penerbitan ijin trayek, pengujian kendaraan yang laik jalan untuk dioperasikan dan menentukan persyaratan penyelenggaraan sistem angkutan kota yang bertujuan untuk kelancaran, ketertiban dan keteraturan pelayanan angkutan.

b. Departemen Tenaga Kerja.

Instansi yang bertanggung jawab terhadap pembinaan tenaga kerja meliputi pengadaan (reemitasi), kursus ketrampilan (vocational training) dan seleksi tenaga kerja yang memenuhi persyaratan tertentu.

Kursus ketrampilan yang diberikan bertujuan untuk mencetak tenaga kerja yang siap pakai sebagaimana diharapkan yakni pengemudi yang laik jalan.

Pengemudi yang laik jalan dengan pengertian bahwa seorang pengemudi kendaraan angkutan umum tidak hanya tangkas (qualified) dalam membawa/mengemudikan kendaraan di jalan raya tetapi juga menguasai peraturan-peraturan lalu lintas dan angkutan jalan raya serta teknik kendaraan bermotor agar dapat merawat dan memperbaiki bila terjadi kerusakan terhadap kendaraan yang dikemudikan.

Dengan demikian pengemudi yang laik jalan adalah pengemudi yang tahu dan melaksanakan apa yang menjadi tugas dan kewajibannya sebagai pengemudi yang baik.

c. Departemen Koperasi.

Sebagai instansi yang bertanggung jawab terhadap pembinaan usaha koperasi angkutan yang meliputi cara-cara meningkatkan kesejahteraan para anggota koperasi serta upaya mengembangkan usaha-usaha koperasi agar tidak mengalami kerugian yang dapat menghambat kelangsungan misi koperasi.

Dengan menerapkan sistem manajemen yang baik diharapkan usaha koperasi dapat tumbuh dan berkembang serta terhindar dari kemungkinan kepailitan perusahaan.

Untuk itu perlu dilaksanakan program-program pendidikan dan latihan melalui kegiatan penataran, bimbingan dan sebagainya baik secara sektoral maupun secara terpadu (intergrated), dimana faktor pendekatan antara instansi-instansi yang terkait dalam koperasi angkutan hendaknya dapat menjaga keharmonisan baik secara formal maupun non formal. Sehingga pada akhirnya akan dapat tercapai tujuan yang diinginkan.

BAB III

DASAR PERTIMBANGAN PENETAPAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA

A. PRINSIP-PRINSIP ANGKUTAN UMUM

Karena angkutan penumpang umum sifatnya pelayanan terhadap masyarakat, maka dalam penentuan jenis angkutan tersebut harus sesuai dengan kebutuhan dan sosial ekonomi masyarakat, sehingga angkutan tersebut betul-betul dapat dimanfaatkan dan terjangkau oleh masyarakat.

Disamping itu, harus ada suatu keterpaduan antara masing-masing jenis sarana angkutan. Sehingga terhindar dari persaingan yang tidak sehat, serta membentuk suatu angkutan kota yang teratur dan terencana.

B. PRINSIP TATA KOTA

Kebutuhan angkutan sangat erat hubungannya dengan tata kota, terutama terhadap tata guna tanah.

Dengan demikian dalam penentuan angkutan kota harus sesuai dengan kebutuhan tata kota serta pengembangan atau rencana kota dimasa mendatang. Oleh sebab itu perencanaan tata kota harus jelas penentuan zone-zonanya seperti zone industri, pemukiman, perkantoran, rekreasi dan sebagainya, dengan fasilitas-fasilitas kota yang memadai, khususnya fasilitas jalan, parkir dan lain-lain.

Dengan mengidentifikasi struktur tata kota, akan mudah untuk mengetahui bangkitan perjalanan maupun daya tarik perjalanan dari masing-masing zone.

C. PRINSIP PEMAKAI JASA ANGKUTAN

Pemakai jasa selalu menginginkan pelayanan yang sebaik-baiknya, serta mendapatkan kemudahan dalam mendapatkan angkutan, dengan murah, lancar, dan aman.

Seseorang dalam melakukan perjalanan untuk menuju rute angkutan umum dengan jarak lebih dari 400 meter dengan berjalan kaki, ia akan merasakan kejenuhan. Sehingga perlu dipertimbangkan dalam penentuan tempat-tempat pemberhentian.

D. POTENSI SOSIAL MASYARAKAT

1. Jumlah Penduduk.

Jumlah penduduk akan mempengaruhi tingkat perjalanan masyarakat, karena jumlah penduduk sebagai tolok ukur dalam menentukan jumlah perjalanan. Karena setiap orang mulai ia bangun tidur, ia akan melakukan suatu kegiatan sehari-hari dengan melakukan perjalanan.

Baik itu berjalan kaki, naik sepeda, kendaraan bermotor dan sebagainya. Dengan demikian dapat kita asumsikan, bahwa semakin besar jumlah penduduk semakin tinggi pula tingkat perjalanan yang dilakukan.

2. Income / Pendapatan.

Income/pendapatan merupakan suatu indikator yang mempengaruhi jumlah perjalanan yang dilakukan oleh suatu rumah tangga, yaitu dengan

ditandai adanya perjalanan tambahan diluar perjalanan rutin, seperti rekreasi, shopping dan sebagainya.

Perjalanan seperti ini kita sebut perjalanan ekstra atau tambahan, karena perjalanan yang demikian umumnya dilakukan oleh orang-orang yang mempunyai penghasilan lebih.

Tingkat pendapatan terdiri dari orang-orang yang berpenghasilan rendah, menengah dan orang-orang yang berpenghasilan tinggi.

Semakin tinggi pendapatan seseorang, ia akan lebih mengutamakan tingkat kenyamanan, kemudahan, keselamatan dalam bepergian, misalnya dengan menggunakan taxi atau kendaraan pribadi.

Sedangkan untuk orang-orang yang berpenghasilan rendah, ia kurang memperhatikan kenyamanan maupun keselamatan, yang penting ia sampai ditempat tujuan dengan biaya yang serendah-rendahnya.

Jadi dari income/pendapatan ini sangat berpengaruh terhadap jumlah perjalanan dan pemilihan jenis sarana angkutan.

3. Komposisi Pekerjaan.

Dari komposisi pekerjaan dapat kita ketahui perjalanan rutin yang dilakukan penduduk seperti bekerja, sekolah, ke pasar dan sebagainya. Dengan demikian kita dapat mengetahui pola pergerakan/perjalanan dari pemakai jasa, sehingga memperjelas distribusi asal dan tujuan perjalanan, yang pada akhirnya menjadi salah satu dasar pertimbangan penentuan jenis sarana angkutan maupun penentuan rute.

4. Budaya.

Budaya merupakan suatu adat atau kebiasaan dari suatu daerah, sehingga masing-masing daerah serta penduduknya akan memiliki suatu daya tarik dan ciri-ciri khas yang tersendiri.

Misalnya daerah Madura, penduduk Madura ini mempunyai kebiasaan berdagang, sehingga dalam bepergian selalu membawa barang-barang dagangan yang cukup banyak. Dengan demikian memerlukan angkutan yang sesuai dengan budaya di Madura.

Seperti di Bali, dengan kebudayaan yang dapat menarik perhatian wisatawan asing, tentunya angkutan penumpang umum harus disesuaikan.

5. Tingkat Pendidikan.

Semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang, dalam melakukan perjalanan semakin memperhitungkan efisiensi, ketepatan waktu, keselamatan dan sebagainya.

Dengan demikian, tingkat pendidikan ini sangat besar pengaruhnya dan lebih kritis terhadap pemilihan moda/sarana angkutan.

BAB IV

POLA PEMBINAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA

Dalam pembinaan sistim angkutan kota diarahkan kepada terciptanya keterpaduan dari jenis alat angkut yang ada. Pembinaan angkutan kota mencakup hal-hal yang bersifat Peraturan Pemerintah, perencanaan, pengaturan, pengendalian, pengawasan dan pengembangan, dimana satu sama lain tidak dapat dipisahkan karena terdapat faktor keterkaitan serta merupakan suatu tahapan dari pembinaan secara keseluruhan.

A. PERENCANAAN ANGKUTAN KOTA.

Perencanaan angkutan merupakan kegiatan yang berlanjut, untuk itu diperlukan data-data yang teratur, memantau program-programnya dan mengadakan perkiraan-perkiraan.

Rencana harus dibuat yang up-to date dan selalu diadakan perbaikan-perbaikan (modifikasi) yang kemudian menyusul pelaksanaan dari rencana itu. Namun hal yang penting dan bersifat organisasi adalah kemampuan membuat rencana yang cukup memadai dan sarana-sarana untuk melaksanakan rencana tersebut.

Perencanaan angkutan pada dasarnya untuk meramalkan kebutuhan angkutan dimasa datang, dan harus dapat memberikan resep-resep kebijaksanaan maupun tindakan yang meliputi keseluruhan proses transportasi dari prasarana fisik, sarana angkutan, perangkat pengelolaan sampai perangkat pengaturannya.

1. Pengumpulan data :

Merencanakan angkutan pada umumnya berkaitan hubungan dengan manusia, pekerjaannya, kendaraan, perjalanan, waktu, jarak dan sebagainya. Sebagai bahan pertimbangan perencanaan diperlukan data-data tentang : tata guna tanah, kependudukan, rumah tangga, pendapatan, kepemilikan kendaraan dan lain-lain.

a. Tata guna tanah.

Pada daerah perkotaan pergerakan yang terjadi merupakan pembentukan dari aktivitas ekonomi maupun sosial baik yang berasal dari daerah perumahan maupun bukan daerah perumahan (misal : industri, rekreasi, tempat kerja dan sebagainya).

Tujuan dari pengumpulan data tata guna tanah adalah untuk mengetahui karakteristik jenis penggunaan tanah (land use category), tingkat kepadatannya (land use intensity) dan jumlah masing-masing jenis tersebut.

Setelah didapatkan data mengenai jumlah dan jenis penggunaan tanah tersebut maka dapat ditentukan dengan suatu perhitungan hubungan antara penggunaan tanah dengan bangkitan perjalanan.

Maka dari itu perencanaan angkutan kota dan perencanaan tata guna tanah harus dikoordinasikan sebaik-baiknya.

b. Kependudukan.

Jumlah penduduk merupakan indikator dalam menentukan kebutuhan angkutan di suatu kota, dimana semakin besar jumlah penduduk akan semakin besar tingkat perjalanan yang dilakukan.

Data kependudukan meliputi komposisi : usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pekerjaan.

Komposisi kependudukan tersebut sangat mempengaruhi jumlah perjalanan rutin/ tetap yang dilakukan penduduk, serta pemilihan jenis/moda angkutan yang digunakannya dan merupakan permintaan terhadap jasa angkutan yang efektif dalam pengoperasian angkutan itu.

Dengan mengetahui tingkat pertumbuhan penduduk maka dapat diperkirakan jumlah perjalanan di masa datang.

c. Ukuran Keluarga.

suatu rumah tangga dengan anggota keluarga yang lebih banyak mempunyai tingkat perjalanan yang lebih tinggi dan lebih bervariasi, sehingga dapat dikatakan bahwa ukuran keluarga/rumah tangga yang berbeda akan menghasilkan bangkitan perjalanan yang berbeda pula.

d. Pendapatan / income.

Tinggi rendahnya pendapatan/income per capita mempengaruhi pemilihan jenis/moda angkutan dengan tingkat pelayanan tertentu.

Data-data tentang pendapatan/income per capita dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1). Golongan rendah.

Pada umumnya menggunakan angkutan murah tanpa mempertimbangkan keamanan, kenyamanan dan keselamatan dan selalu dikaitkan dengan tarif.

2). Golongan menengah.

Pada umumnya sudah melihat kenyamanan angkutan akan tetapi selalu dikaitkan terhadap tujuan perjalanan.

3). Golongan tinggi.

Setiap melakukan perjalanan selalu mempertimbangkan keamanan dan kenyamanan perjalanan.

Pendapatan merupakan suatu indikator yang menunjukkan jumlah perjalanan yang dilakukan oleh suatu rumah tangga dengan ditandai adanya perjalanan yang dilakukan diluar perjalanan yang rutin dan tetap atau sebagai perjalanan tambahan bagi rumah tangga tersebut. Secara umum dapat dikatakan bahwa dengan membaiknya pendapatan/ekonomi masyarakat maka dapat menaikkan jumlah permintaan jasa angkutan.

e. Pemilikan kendaraan.

Faktor pemilikan kendaraan sangat berpengaruh terhadap penyediaan jasa angkutan, dengan mengetahui berapa persen penduduk yang menggunakan kendaraan pribadinya, sehingga dapat dilakukan perhitungan komposisi dari seluruh perjalanan yang dilakukan dengan penggunaan kendaraan pribadi dan kendaraan angkutan penumpang umum.

f. Inventory (inventarisasi).

Perlunya dilakukan inventory prasarana fisik adalah untuk mengetahui sistem jaringan jalan serta fasilitas-fasilitas angkutan umum yang telah dan kemungkinan pengembangannya.

Inventory prasarana fisik dalam perencanaan angkutan merupakan bahan pertimbangan yang tak kalah pentingnya dalam menentukan route perjalanan angkutan penumpang umum.

Inventory jalan (road inventory) merupakan kegiatan pengumpulan data yang meliputi :

- lebar dan panjang jalan
- jumlah ruas jalan (link) dan persimpangan (node)
- kondisi jalan.
- penggunaan tanah disepanjang pinggir jalan

Sedangkan inventory fasilitas angkutan umum diperlukan untuk menciptakan pengoperasian angkutan umum yang tertib dan teratur. Pengadaan fasilitas angkutan umum ini meliputi :

- terminal / pangkalan
- tempat menunggu (shelter / halte)
- rambu-rambu
- dan lain-lain.

Penempatan dari fasilitas ini tergantung pada faktor :

- luas tanah yang tersedia
- lebar jalan
- jalan berjalan.

g. Asal dan Tujuan (Origin - Destination).

Pola perjalanan dari masyarakat kota pada umumnya adalah tetap untuk setiap harinya yaitu dari tempat pemukiman / tempat tinggal ke tempat-tempat bekerja, pendidikan dan lain-lain.

Informasi mengenai asal dan tujuan perjalanan untuk mengetahui dimana suatu perjalanan berawal dan diakhiri sehingga dapat ditentukan distribusi perjalanan yang dilakukan pada masing-masing zone atau daerah.

2. Proses Perhitungan :

Dari kompilasi data pada tahap pertama, selanjutnya dapat dibuat analisa untuk mengetahui pola transportasi.

Untuk itu ada beberapa cara yang pada hakekatnya melalui 4 (empat) fase perhitungan sebagai berikut :

a. Tarip Generation

Adalah perhitungan jumlah perjalanan (trip) yang ditimbulkan oleh suatu zone atau daerah dari suatu unit tata guna tanah.

Masing-masing tata guna tanah mempunyai parameter yang berbeda sehingga untuk tata guna tanah yang berbeda menghasilkan bangkitan lalu lintas yang berbeda pula.

Dalam penentuan perkiraan jumlah perjalanan ini dikenal dua metode yaitu :

- a. Methode Cross Classification
- b. Methode Regressi.

b. Trip Distribution

Adalah perhitungan penyebaran dari perjalanan dari suatu zone ke zone-zone lain dalam suatu kota. Salah satu penggambaran (model) dari keadaan-keadaan distribusi itu ialah dengan "desire lines" yaitu garis-garis yang menghubungkan asal dan tujuan tiap-tiap trip/perjalanan.

c. Modal Split

Adalah menentukan macam/jenis alat angkutan yang tersedianya sebagai pilihan bagi penumpang untuk maksud-maksud perjalanannya.

d. Trip Assignment

Adalah pembebanan/penempatan lalu lintas yang timbul karena trip generation dan trip distribution ke dalam jaringan jalan yang ada atau direncanakan (penentuan route yang harus dilalui oleh kendaraan umum).

B. PENGOPERASIAN ANGKUTAN KOTA

Setiap daerah seharusnya memiliki pola operasi angkutan penumpang Umum dalam kota untuk memberikan arah bagi usaha-usaha pelayanan angkutan kota untuk kepentingan masyarakat dan kehidupan kota.

Pertimbangan utama dalam penentuan pola operasi angkutan kota adalah :

- Keseimbangan antara laju perkembangan kota dengan kondisi sosio kulturil masyarakat.
- Perlunya pembinaan angkutan umum khususnya angkutan kota.
- Angkutan umum merupakan suatu kebutuhan yang penting dari masyarakat.

Sasaran yang akan dicapai adalah :

- Adanya keterpaduan antara pola operasi angkutan kota dengan struktur kota.
- Mengarahkan prioritas pelaksanaan program-program pembangunan prasarana jalan dalam keseimbangannya dengan kebutuhan angkutan didalam kota dan perkembangan lalu lintas sesuai dengan pertumbuhan kota.
- Menciptakan keseimbangan antara perkembangan angkutan umum dengan penambahan kendaraan pribadi dalam hubungannya dengan fungsi kota.
- Mewujudkan sistem angkutan umum sedemikian rupa sehingga membantu kelancaran dan tertib lalu lintas dalam kota.
- Mengendalikan keseimbangan jumlah dan jenis angkutan umum dengan penambahan kendaraan pribadi dalam hubungannya dengan fungsi kota.
- Menentukan jenis-jenis angkutan sedemikian rupa sehingga dapat terjangkau oleh kemampuan lapisan masyarakat yang membutuhkan.

Didalam menetapkan kebijaksanaan pola operasi angkutan kota bertitik tolak permasalahan yang ada seperti aspek kehidupan sosial ekonomi, aspek perkembangan kota dan lalu lintas angkutan umum, kemudian berlanjut pada latar belakang Rencana Induk Tata Kota dan dasar pertimbangan perkotaan. Dari latar belakang permasalahan yang ada kemudian baru ditetapkan pola operasi angkutan kota dimana dapat dijabarkan hal-hal antara lain sebagai berikut :

1. Pola Perjalanan Dalam Kota

Pada perjalanan dalam kota dapat dijelaskan hal-hal sebagai berikut :

a). Jenis Angkutan Penumpang.

Dalam menetapkan jenis angkutan penumpang perlu dilakukan kebijaksanaan antara lain :

1). Pembatasan Kendaraan Pribadi.

Kecenderungan pertambahan kendaraan pribadi yang sangat pesat perlu dibatasi untuk mengurangi beban lalu lintas jalan raya.

2). Kepentingan angkutan umum diatas kendaraan pribadi dalam menanggulangi masalah-masalah lalu lintas dan angkutan kota, maka kepentingan-kepentingan angkutan umum harus diletakkan diatas kepentingan pribadi.

3). Angkutan umum sebagai kebutuhan pokok.

Perlu diciptakan suasana sehingga angkutan umum harus merupakan kebutuhan penting masyarakat dengan mengusahakan angkutan umum yang dapat memenuhi setiap tingkat kebutuhan.

b). Jenis Perjalanan

Yang dimaksud dengan perjalanan sehari-hari adalah perjalanan dari tempat tinggal menuju ke tempat kerja, pasar dan lain-lain.

1. Perjalanan sehari-hari.

Perjalanan sehari-hari hendaknya diatur didalam lalu lintas kota yang seimbang, sehingga tidak terjadi pembebanan lalu lintas disebuah jalan tertentu yang terlalu berat dan dijalan lain yang ringan.

2. Perjalanan melingkar.

Perjalanan yang bergerak dari satu bagian kota menuju ke bagian kota lainnya pada sisi lain hendaknya disalurkan melalui jalan lingkaran dengan menghindari pusat kota sehingga tidak terlalu membebani atau mengganggu lalu lintas pusat kota tersebut.

3. Perjalanan Pendek.

Sistim lalu lintas dibuat sedemikian rupa agar perjalanan-perjalanan yang panjang dapat dikurangi sebanyak mungkin dan merubahnya menjadi perjalanan-perjalanan yang pendek agar mengurangi beban lalu lintas.

4. Perjalanan Panjang.

Perjalanan panjang menuju pusat kota hendaknya disalurkan melalui jalan melingkar yang kemudian dibagi melalui jalan-jalan radial langsung ketempat tujuan pada pusat kota tersebut. Apabila perjalanan panjang ini dapat ditampung pada jalan-jalan cepat (Freeway, expressiv way) maka akan membantu meringankan lalu lintas lingkungan setempat.

c). Waktu Perjalanan

Untuk memanfaatkan prasarana kota yang tersedia secara penuh dan menghindari kemacetan lalu lintas, maka perlu diatur waktu perjalanan didalam kota.

- Waktu Padat (Peak hour)

Perbedaan yang sangat menyolok dalam volume lalu lintas antara waktu yang padat terhadap waktu-waktu lainnya sepanjang hari sedapatmungkin harus dikurangi.

d). Pengaturan Kegiatan Kota.

Kegiatan kota hendaknya tidak terjadi pada waktu-waktu tertentu saja. Makin panjang waktu kegiatan kota, makin rendah intensitas kegiatannya sehingga perjalanan juga akan berkurang intensitasnya dan merata pada waktu sepanjang hari.

2. Pola Lalu Lintas

a. Lalu Lintas Lingkungan.

Pola pemukiman yang dikembangkan dengan pembentukan lingkungan yang merupakan blok lengkap dengan kelengkapan lingkungannya, merupakan dasar bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan lingkungan.

Dalam blok ini lengkap terdapat tempat pembelanjaan, rekreasi, kegiatan sosial dan juga tempat-tempat kerja sesuai dengan lingkungan pemukiman, sehingga dapat diusahakan agar perjalanan sehari-hari cukup dilakukan didalam lingkungannya saja, sehingga mengurangi beban arus lalu lintas dalam kota.

b. Lalu Lintas Kota.

Pola lalu lintas dititik beratkan pada angkutan umum massal (mass transit) yang menghendaki adanya pusat-pusat kepadatan penduduk, kepadatan lingkungan yang tersebar dan sistim kota yang jelas.

Sehingga dari hubungan antara pusat-pusat kepadatan itu, dapat tercipta pola lalu lintas yang mungkin terbentuk pula pola angkutan umum.

3. Pola Angkutan Umum.

Yang dimaksud dengan angkutan umum adalah penggunaan jasa angkutan dengan memungut bayaran.

Angkutan penumpang umum pada dasarnya bergerak pada route-route tertentu yang saling mengisi sehingga membentuk pola angkutan umum kota yang sesuai dengan kebutuhannya. Untuk menjamin kelancaran pelayanan dan perlindungan pengusaha maka harus membatasi jumlah perusahaan yang mengusahakan pelayanan tersebut dan juga membatasi jumlah kendaraan angkutan dan sejenisnya yang bergerak didalam kota. Khusus angkutan umum yang pengusahaannya dilakukan oleh pihak swasta Pemerintah menentukan jumlah maksimum dan minimum kendaraan dan sejenisnya yang diusahakan oleh tiap-tiap perusahaan.

Untuk terminal angkutan kota harus menghubungi jalan berbagai jenis dan route angkutan umum didalam kota sesuai dengan pola angkutan umum secara keseluruhan.

Dalam pengoperasian angkutan kota diperlukan suatu sistim pengaturan sedemikian rupa sehingga akan dapat tercipta pergerakan angkutan kota yang tertib dan lancar.

Adapun untuk mencapai sasaran tersebut, maka diperlukan penetapan beberapa aspek dalam pengaturan antara lain :

1. Pelayanan

Keteraturan pelayanan angkutan penumpang umum akan mempengaruhi kebutuhan terhadap jenis/moda angkutan karena kemudahan dan kenyamanan yang diberikan.

Aspek-aspek pelayanan antara lain meliputi :

a. Frekuensi

Frekuensi pelayanan angkutan adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam waktu tertentu.

Frekuensi merupakan suatu segi yang penting untuk penumpang karena mempengaruhi jenis/moda mana yang mereka tetapkan untuk dipergunakan. Biasanya frekuensi tinggi lebih menyenangkan untuk penumpang dari pada frekuensi rendah.

b. Metoda Pemberangkatan

Ada 4 metode dasar pemberangkatan yang dapat dipakai untuk pelayanan angkutan penumpang umum yaitu :

1). Pemberangkatan berjadwal :

Yaitu waktu pemberangkatan untuk masing-masing kendaraan dijadwalkan sebelumnya, tentunya akan memerlukan persiapan-persiapan pekerjaan yang banyak.

2). Pemberangkatan yang diatur / diawasi :

Adalah bahwa pengawas dapat menyesuaikan waktu pemberangkatan kendaraan pada tiap route untuk mengimbangi perubahan-perubahan permintaan penumpang sepanjang hari.

3). Pemberangkatan yang tidak diatur / diawasi :

Dimana pengemudi diizinkan untuk memulai tiap perjalanannya kapan saja dikehendaki.

4). Pemberangkatan atas panggilan.

Biasanya dipakai oleh taksi dan kendaraan kecil lainnya yang sejenis, dimana pemberangkatan tiap perjalanan diatur oleh masing-masing penumpang.

c. Kemampuan untuk mencapai tujuan (Accessibility)

Yaitu pelayanan angkutan yang menyediakan kemampuan untuk masuk sampai tempat tujuan dimana perjalanan penumpang dimulai dan diakhiri.

Moda transportasi yang berbeda-beda menyediakan tingkat kemampuan (mencapai tujuan) yang berbeda atas dasar :

1) Kualitas jalan

2) Kebutuhan angkutan.

d. Dapat diandalkan (reliability)

Pengoperasian secara teratur, sehingga dapat diandalkan oleh penumpang.

e. Waktu perjalanan

Adalah waktu perjalanan yang sesingkat mungkin dengan pelayanan bis cepat atau berhenti terbatas (PATAS).

2. Trayek dan Route

Pengaturan trayek dan route yang harus dilalui kendaraan angkutan penumpang umum adalah dalam rangka menjalankan kewajibannya melayani masyarakat pemakai jasa.

Dalam merencanakan route angkutan sebaiknya diupayakan untuk menghindari kemacetan lalu lintas jika mungkin, namun demikian route tersebut tetap dapat menyerap seluruh atau sebagian besar masyarakat kota yang membutuhkan jasa angkutan.

Menentukan trayek dan route harus menghindari sekecil mungkin adanya route tumpang tindih (*over lapping*) yang dijalani oleh beberapa jenis angkutan pada suatu ruas jalan.

Untuk suatu kota yang dilayani oleh lebih dari satu jenis moda angkutan perlu dilakukan pemisahan route pelayanan seperti bis dan non bis, yang diarahkan pada terciptanya keterpaduan antara satu jenis dengan lainnya dalam sistim angkutan kota.

Disamping itu perlu adanya peninjauan permintaan untuk perjalanan suatu route yang dioperasikan oleh jenis/moda angkutan yang lebih kecil telah mencapai pada suatu tingkat dimana akan membenarkan penggunaan moda yang lebih besar.

Adanya rencana pembangunan daerah industri, perdagangan dan perumahan atau pembukaan sekolah baru, universitas dan seterusnya, yang tidak dilayani oleh route yang ada merupakan dorongan pertimbangan untuk menentukan route baru di kemudian hari.

3. Tempat pemberhentian (*shelter*)

Pada prinsipnya tidak semua kendaraan penumpang umum dapat berhenti di segala tempat, sehingga perlu menetapkan dimana penumpang akan naik dan turun sepanjang route masing-masing yaitu tempat pemberhentian bis. Masing-masing tempat pemberhentian yang resmi tersebut harus diidentifikasi dengan rambu tempat pemberhentian atau tempat berteduh penumpang (*shelter*) sehingga mempermudah polisi untuk mencegah pengemudi mobil lainnya berparkir pada tempat pemberhentian bis tersebut.

Pada bangkitan lalu lintas utama dimana banyak orang naik dan turun sebaiknya dibuat/dibangun teluk bis (*bus layby*) guna mengurangi kemacetan lalu lintas.

Begitu juga penempatannya harus tidak berlokasi terlalu dekat dengan persimpangan jalan.

Jarak antara satu tempat pemberhentian yang satu dengan lainnya tidak boleh terlalu dekat atau $\pm$ 500 meter, karena jika terdapat banyak tempat pemberhentian akan menjadi tidak efektif disamping menambah waktu perjalanan.

4. Tarip

Tarip angkutan penumpang umum dalam kota diupayakan atau ditetapkan serendah mungkin agar tidak memberatkan pemakai jasa, mengingat angkutan kota kebutuhan primer bagi warga kota umumnya dalam menunjang kelancaran mobilitasnya sehari-hari, namun dengan tarip yang rendah tersebut, tetap tidak menghambat kelangsungan usaha angkutan.

Tarip angkutan kota ditetapkan berdasarkan tarip rata-rata (*tarip datar*), kecuali untuk jenis angkutan tertentu seperti taksi, yang mempunyai tingkat pelayanan lebih tinggi dimana tarip ditetapkan berdasarkan jarak (*jauh - dekat*) yang ditempuh oleh pemakai jasa.

Kebijaksanaan pemerintah dalam penyediaan jasa angkutan diutamakan atau diorderkan pada pelayanan angkutan yang bersifat massal (mass transit) dengan pertimbangan efisiensi penggunaan ruang jalan maupun penghematan bahan bakar yang digunakan rata-rata per penumpang. Sedangkan angkutan penumpang umum yang lebih kecil (para transit) merupakan pelengkap (supplement), yang khususnya melayani route-route dimana jaringan jalannya belum memungkinkan untuk dilalui oleh angkutan massal seperti mobil bis.

C. PENGENDALIAN SISTIM PERIZINAN

Sistim perizinan dimaksudkan untuk mengendalikan angkutan umum secara administratif.

Kendaraan yang diberikan izin untuk beroperasi tentunya sesuai dengan perhitungan yang telah ditetapkan didalam perencanaan maupun ketentuan dalam pengoperasian angkutan.

Hal tersebut dimaksudkan agar tujuan dari pada sistim perijinan dapat tercapai sesuai dengan tujuan dari dioperasikannya angkutan kota tersebut. Dimana tujuan dari sistim perijinan secara luas adalah sebagai berikut :

- a. Menciptakan keseimbangan antara permintaan dan penawaran jasa transportasi.
Yang pada dasarnya menjaga kelangsungan hidup perusahaan, serta menghindari adanya persaingan yang tidak sehat, baik antar moda maupun intra moda.
- b. Mewujudkan keselamatan, ketertiban dan kenyamanan angkutan lalu lintas di jalan.
Dimana dalam pemberian ijin disebutkan aturan-aturan mengenai cara-cara pengangkutan, kapasitas angkut, jenis kendaraan, serta persyaratan laik jalan dan sebagainya.
- c. Pengembangan wilayah kota sehingga dapat mendorong pertumbuhan sosial ekonomi masyarakat.
Dengan membuka atau menentukan trayek-trayek baru, akan menimbulkan kegiatan masyarakat, terutama pada daerah yang dilalui rute tersebut. Sehingga daerah-daerah pinggir kota yang semula terisolir karena belum ada angkutan umum, akan dengan mudah menjangkau pusat kota, dan terciptalah suatu kelancaran perhubungan yang akan menunjang kegiatan perekonomian, serta perkembangan wilayah kota.
- d. Meningkatkan serta menjamin kelancaran mobilitas penduduk.
Dengan adanya angkutan kota, akan memberikan suatu kemudahan bagi masyarakat yang membutuhkan, sehingga menjamin kelancaran mobilitas penduduk dari suatu tempat ketempat yang lain.
- e. Menjaga keseimbangan lingkungan.
Dalam pemberian ijin selalu mempertimbangkan kondisi lingkungan dan prasarana jalan. Mempertimbangkan kondisi lingkungan terutama terhadap kebisingan, keamanan, keselamatan, serta tidak merusak lingkungan, seperti getaran (fibrasi), polusi udara dan sebagainya.

Sehingga dengan terciptanya sistim perijinan yang baik, maka akan tercipta suatu tatanan sistim angkutan dalam kota yang tertib, aman dan lancar. Izin tersebut, dikeluarkan sesuai dengan trayek dan route dari kendaraan angkutan penumpang umum, yang mempunyai masa berlaku dan dapat diperpanjang pada tiap-tiap periode yang telah ditentukan.

Pengendalian sistim izin harus dilakukan evaluasi setidaknya-tidaknya setahun

sekali, untuk melihat perkembangan jumlah penumpang yang membutuhkan pelayanan jasa angkutan umum.

D. PENGAWASAN

Tujuan pengawasan adalah untuk memantau atau mengamati setiap pelayanan angkutan penumpang umum guna mengetahui pelayanan mana yang telah dioperasikan menurut rencana dan mana yang tidak.

Dalam hal ini pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan-peraturan tentang perizinan untuk pengangkutan pada trayek/route yang telah ditentukan serta menjaga agar tidak terjadi keberatan-keberatan ekonomis akibat dari timbulnya persaingan yang tidak sehat antara sesama angkutan yang sejenis maupun dengan yang tidak sejenis sehingga dapat mengganggu kelancaran pelayanan angkutan.

Fungsi pengawasan juga dapat dilaksanakan pada terminal yang meliputi kegiatan sebagai berikut :

1. Pengumpulan data dan monitoring terhadap realisasi pelayanan angkutan dalam rangka perencanaan angkutan di jalan raya.
2. Pemeriksaan kelengkapan administratif seperti izin trayek, STUK, STNK dan lain-lain.
3. Mengatur perjalanan/pemberangkatan angkutan.
4. Pemeriksaan kondisi teknis kendaraan yang diragukan dalam rangka meningkatkan keselamatan dan kelancaran angkutan.

Demikian pentingnya fungsi pengawasan dalam mendukung tercipta pelayanan angkutan yang tertib dan teratur.

E. PENGEMBANGAN

Untuk memenuhi tuntutan pemakai jasa yang cenderung meningkat dari waktu ke waktu, dengan pola perjalanan yang akan berbeda pada saat sekarang dan saat mendatang, maka perlu dilakukan penyesuaian terhadap sistem pelayanan angkutan.

Dalam rangka pembinaan angkutan sebagaimana yang diharapkan, suatu pengembangan mutlak dilakukan pada setiap periode yang telah ditentukan. Untuk itu sebelumnya harus dilakukan evaluasi terhadap pelaksanaan dari rencana yang telah dicanangkan dan meliputi antara lain :

1. Mengukur keberhasilan pencapaian tujuan yang ditetapkan.
2. Menginventarisir kendala yang dihadapi dalam pencapaian tujuan, untuk mengetahui segi-segi kelemahan/kekurangan.
3. Menentukan alternatif pemecahan masalah.

Dari hasil evaluasi merupakan pertimbangan utama dalam melakukan pengembangan dari rencana yang telah ada.

Adapun hal-hal yang diperhatikan dalam pengembangan pelayanan angkutan antara lain :

1. Perubahan pola perjalanan penumpang.
2. Perkembangan pola penggunaan tanah.
3. Kondisi sosial ekonomi masyarakat.
4. Perkembangan jumlah penduduk.

BAB V

KEBIJAKSANAAN PEMBINAAN

Pembinaan angkutan kota adalah merupakan kegiatan yang sangat kompleks serta mendalam karena menyangkut masalah teknis dan non teknis serta segala aspek dari kehidupan.

Sebagai langkah awal harus selalu bertitik tolak pada sistim Perhubungan Nasional karena masalah transportasi adalah masalah Nasional yang juga harus dipecahkan dengan konsep-konsep secara Nasional, sehingga tidak dapat diatur dengan kebijaksanaan secara awam tanpa mempertimbangkan aspek teknis transportasi.

Ketidak seragaman dalam menetapkan kebijaksanaan tersebut akan dapat menjadikan setiap kebijaksanaan yang menyangkut teknis pembinaan dalam bidang transportasi sulit untuk disesuaikan oleh daerah-daerah karena dasar kebijaksanaan operasinya juga berbeda.

Didalam pembinaan angkutan kota diperlukan sistim angkutan terpadu yang sesuai dengan arti pembinaan itu sendiri dalam aspek transportasi. Dimana diantara sub sistem tersebut tidak dapat dipisah-pisahkan karena saling keterkaitan satu dengan yang lainnya, karena merupakan suatu tahapan didalam suatu proses pembinaan secara keseluruhan.

Pada akhirnya akan tercipta suatu tatanan keterpaduan antara sistim-sistim transportasi yang ada baik untuk angkutan kota, angkutan pedesaan maupun angkutan antar kota, sehingga pelayanan jasa angkutan pada masyarakat dapat lancar, aman dan murah.

Untuk menetapkan suatu kebijaksanaan transportasi haruslah betul-betul memperhatikan hirarchy peraturan perundang-undangan yang telah ada sebagai dasar hukum dari keputusan kebijaksanaan tersebut.

A. DASAR KEBIJAKSANAAN

Kebijaksanaan pembinaan angkutan adalah sebagai berikut :

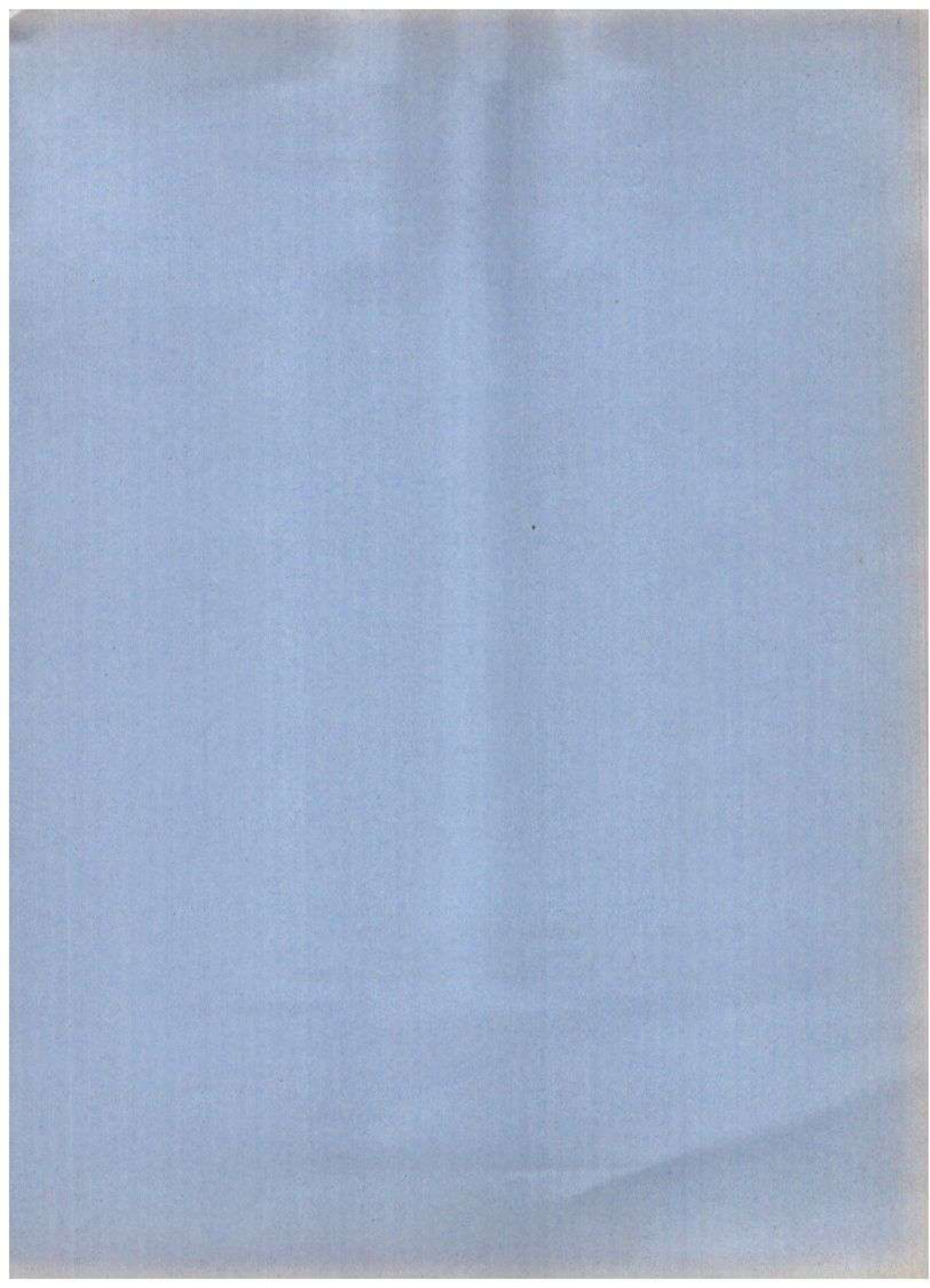
- a. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 ; pasal 18, 19, 23, 29.
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1985.
- c. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1984.
- d. SK Dirjen Perhubungan Darat Nomor L 1/1/11 (Juklak kegiatan jajaran LLAJR).
- e. S P N

B. TUJUAN KEBIJAKSANAAN

Tujuan dari kebijaksanaan dalam pembinaan angkutan penumpang umum dalam kota adalah untuk mencapai suatu sistim angkutan kota yang terpadu baik dari segi teknis maupun non teknis sehingga tercapai suatu keseragaman dalam menetapkan kebijaksanaan di berbagai daerah.

**PEDOMAN TEKNIS PEMBANGUNAN TERMINAL
ANGKUTAN JALAN RAYA
DALAM KOTA DAN ANTAR KOTA**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
DIREKTORAT BINA SISTIM PRASARANA**



BAB I

KETENTUAN UMUM

Terminal angkutan jalan raya adalah :

- 1.1. Titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi.
- 1.2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang atau barang.
- 1.3. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang.
- 1.4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan wilayah/kota dan lingkungan.

BAB II

FUNGSI TERMINAL

1. Fungsi terminal angkutan jalan raya pada dasarnya dapat ditinjau dari 3 (tiga) unsur yang terkait dengan terminal, yaitu :
 - Penumpang
 - Pemerintah
 - Operator Bis.
2. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang tunggu, papan informasi, toilet, toko, loket dan lain-lain) dan fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi.
3. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu-lintas untuk menata lalu-lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.
4. Fungsi terminal bagi operator bis adalah untuk pengaturan pelayanan operasi bis, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bis dan fasilitas pangkalan.

BAB III

KLASIFIKASI TERMINAL

1. Berdasarkan peranannya
 - 1.1. Terminal primer adalah :

Terminal untuk pelayanan arus barang dan penumpang (jasa angkutan) yang terjangkau regional.

1.2. Terminal sekunder adalah :

Terminal untuk pelayanan arus penumpang dan barang (jasa angkutan) yang bersifat lokal dan atau melengkapi kegiatan terminal primer.

2. Berdasarkan fungsinya :

2.1. Terminal utama yaitu :

Tempat terputusnya arus barang dan penumpang (jasa angkutan) dengan ciri sebagai berikut :

- a. Berfungsi sebagai alat pengatur angkutan yang bersifat melayani arus angkutan barang dan penumpang jarak jauh dengan volume tinggi.
- b. Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 8 ton/unit angkutan atau 40 penumpang/unit.

2.2. Terminal madya adalah :

Tempat terputusnya arus barang dan penumpang dengan ciri sebagai berikut :

- a. Berfungsinya alat penyalur angkutan yang bersifat melayani arus barang dan penumpang jarak sedang dan volume sedang.
- b. Bongkar muat lebih besar atau sama dengan 5 ton/unit atau 20 penumpang/unit.

2.3. Terminal cabang yaitu :

Tempat terputusnya arus barang dan penumpang dengan ciri sebagai berikut :

- a. Berfungsi sebagai penyalur angkutan yang bersifat melayani angkutan barang dan penumpang jarak pendek dan volume kecil/sedikit.
- b. Bongkar muat lebih kecil atau sama dengan 2,5 ton/unit atau 10 penumpang/unit.

3. Berdasarkan jenis angkutan :

3.1. Terminal penumpang yaitu :

Terminal untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang.

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan adalah :

- a. Jumlah kedatangan kendaraan per satuan unit.
- b. Berapa lama masing-masing kendaraan boleh berada dalam terminal.
- c. Fasilitas pelayanan yang perlu.

Pada terminal jenis ini harus ada fasilitas pelayanan yang cukup.

3.2. Terminal barang yaitu :

Terminal untuk perpindahan (bongkar muat) barang dari moda transport yang satu ke moda transport yang lainnya.

Kapasitas terminal serta fasilitas yang diadakan harus direncanakan dengan baik, jangan sampai terminal menjadi bottle neck dalam aliran barang.

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan antara lain adalah :

- a. Jenis barang yang menggunakan fasilitas terminal.
- b. Jumlah barang (ton/hari atau M3/hari) dari masing-masing jenis barang.
- c. Jumlah truck yang masuk terminal untuk bongkar muat.
- d. Alat bongkar muat yang cocok untuk masing-masing jenis barang.
- e. Fasilitas pelayanan untuk supir dan sebagainya.

3.3. Terminal khusus yaitu :

Suatu terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut.

3.4. Terminal Truck yaitu :

Terminal yang sesuai dengan kebutuhannya, dinyatakan dengan jumlah truck yang dapat parkir/menunggu dalam satuan waktu, dengan ciri-ciri :

- a. Sebagai tempat istirahat setelah pengemudi secara terus menerus mengemudi selama 4 jam atau lebih yaitu : 25 kendaraan/jam.
- b. Sebagai tempat menunggu, sebelum waktunya diperbolehkan masuk jalan-jalan dalam kota yaitu : 50 kendaraan/jam.

BAB IV

DAERAH KEWENANGAN TERMINAL

1. Daerah manfaat terminal.

Daerah yang diperuntukkan bagi kegiatan utama terminal yaitu bongkar muat barang dengan naik, turun penumpang serta parkir kendaraan (umum) dan diamankan dari penggunaan lainnya yang mengganggu kegiatan tersebut. Daerah manfaat terminal terdiri dari amplasemen yaitu seluas lahan yang diberikan konstruksi perkerasan dengan penggunaan hanya untuk kegiatan bongkar muat barang maupun naik turun penumpang dan parkir kendaraan (penumpang umum).

2. Daerah milik terminal.

Daerah diluar manfaat terminal, secara status dimiliki oleh terminal, diperuntukkan bagi kegiatan yang menunjang kegiatan terminal, dibatasi dengan pagar untuk menunjukkan wilayah terminal.

Peruntukan daerah milik terminal terdiri dari :

- Bangunan/ruang tunggu terminal.
- Pergudangan (untuk terminal angkutan barang).
- Bangunan kantor terminal.
- Bangunan lain yang diizinkan sesuai dengan kepentingannya (kios-kios, restoran, WC, taman dan lain-lainnya).

3. Daerah Pengawasan terminal.

Daerah/areal diluar daerah milik terminal, lahannya secara status tidak

dimiliki oleh terminal, tetapi penggunaan dan peruntukannya diawasi agar tidak mengganggu kegiatan terminal dan sistem lalu lintas secara keseluruhan. Hal-hal yang mengganggu kegiatan ini misalnya mobil umum yang menunggu penumpang diluar terminal, bongkar muat dan parkir kendaraan diluar terminal sehingga mengganggu lalu lintas di jaringan jalan yang menghubungkan terminal.

BAB V

FASILITAS DALAM TERMINAL

1. TERMINAL BARANG

NO.	FASILITAS	BARANG	KENDARAAN	ORANG
1.	Tempat bongkar muat barang	x		
2.	Pusat Distribusi	x		
3.	Depot Kontainer	x	x	
4.	Areal Lintas		x	
5.	Ruang operasi truck		x	
6.	Parkir truck dan mobil pnp		x	
7.	Tempat cuci kendaraan		x	
8.	Tempat perbaikan kendaraan		x	
9.	Tempat pengisian bahan bakar		x	
10.	Ruang istirahat awak kendaraan			x
11.	Penginapan			x
12.	Kamar mandi			x
13.	Restauran dan pertokoan			x
14.	Kantor pengelola terminal			x
15.	Poliklinik			x
16.	Kantor pos			x
17.	Tempat ibadah			x
18.	Ruang pemadam kebakaran			x
19.	Pos polisi			x
20.	Kantor perwakilan perusahaan			x
21.	Pergudangan	x		
22.	Menara pengawas yang dilengkapi dengan menara pengawas		x	
23.	Pos pengecekan keluar masuk kendaraan		x	
24.	Material handling	x		

2. TERMINAL PENUMPANG

NO.	FASILITAS	PENUMPANG	CREW	KENDARAAN
1.	Kantor operasional		x	
2.	Menara pengawas		x	
3.	Pos pengecekan keluar masuk kendaraan		x	
4.	Ruang istirahat awak		x	
5.	Ruang tunggu penumpang, pengantar/penjemput	x		
6.	Loket penjualan karcis	x		
7.	Papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarip dan sebagainya	x		
8.	Ruang informasi/penerangan	x	x	
9.	Ruang pertolongan pertama	x	x	
10.	Ruang keamanan dan pemadam kebakaran	x	x	
11.	Ruang toilet/kamar mandi	x	x	
12.	Ruang kafetaria/restauran	x	x	
13.	Pelataran parkir/menaikan dan menurunkan penumpang	x		x
14.	Pelataran parkir cadangan			x
15.	Pelataran parkir untuk docking/perbaikan kecil			x
16.	Pelataran parkir untuk kendaraan pengantar/penjemput/transit	x		
17.	Pelataran tempat pengecekan insidentil			x
18.	Fasilitas pergudangan yang memadai bagi penitipan barang penumpang	x		
19.	Musolla	x	x	
20.	Power house	x	x	x
21.	Instalasi air bersih dan pembuangan air kotor/hujan	x		
22.	Jalan lingkungan	x	x	x
23.	Penghijauan/land scaping	x	x	x
24.	Kantor perwakilan P.O		x	
25.	Kantor pos	x	x	

BAB VI

KRITERIA PENENTUAN LOKASI TERMINAL

1. Dasar Pertimbangan.

- 1.1 Terminal harus dapat menjamin kelancaran arus angkutan baik penumpang maupun barang. Pada prinsipnya lokasi terminal harus dapat memenuhi syarat :
 - Sebagai tempat pemindahan, penyimpanan dan pengolahan hal ini menyangkut kegiatan bongkar muat barang, turun naik penumpang.
 - Sebagai tempat pengganti moda angkutan.
 - Sebagai sarana pengendali, pengawas dan pengatur arus kendaraan umum yang baik.
- 1.2 Dari segi tata ruang, lokasi terminal hendaknya sesuai dengan Rencana Tata Ruang Pengembangan Kota.
- 1.3 Lokasi terminal hendaknya tidak sampai mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
- 1.4 Lokasi terminal hendaknya dapat menjamin penggunaan dan operasi kegiatan terminal yang efisien dan efektif.
- 1.5 Lokasi terminal hendaknya tidak mengakibatkan gangguan pada kelancaran arus kendaraan umum keamanan lalu lintas di dalam kota.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi lokasi terminal.

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam penentuan sesuai termasuk antara lain adalah :

2.1 Aksesibilitas.

Yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah tingkat pencapaian kemudahan yang dapat dinyatakan dengan jarak fisik, waktu atau biaya angkutan. Pengertian aksesibilitas disini terlibat dalam peran angkutan, yakni sistem primer dan sekunder. Terminal primer mempunyai aksesibilitas yang tinggi apabila terkait pada jaringan jalan primer, hal tersebut berlaku juga pada terminal sekunder.

2.2 Struktur wilayah/kota.

Pengenalan struktur wilayah/kota dimaksudkan untuk mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan terminal terhadap elemen-elemen perkotaan, dimana dikenali elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi pelayanan primer dan sekunder. Penentuan lokasi ini harus dipedomani oleh struktur wilayah/kota yang dituju.

2.3 Lalu Lintas.

Terminal merupakan sumber/pembangkit angkutan, dengan demikian merupakan pembangkitan lalu lintas. Penentuan lokasi terminal harus tidak lebih menimbulkan persoalan lalu lintas, tetapi justru harus dapat mengurangi persoalan lalu-lintas.

2.4 Ongkos Konsumen

Penentuan lokasi terminal perlu memperhatikan ongkos angkutan konsumen, dalam arti mempertimbangkan besarnya ongkos yang harus dikeluarkan oleh konsumen untuk mencapai tempat tujuan tertentu dengan menggunakan kendaraan umum secara cepat, aman dan murah.

3. Persyaratan lokasi terminal.

3.1 Persyaratan lokasi terminal primer utama

- a. Terkait pada sistem jaringan jalan primer, mempunyai jarak minimum 100 meter dari jalan arteri primer.
- b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan primer lainnya.
- c. Terkait pada sistem fungsi primer, dalam tata ruang wilayah/kota.
- d. Terletak didaerah pinggir kota yang sentris sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional.
- e. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
- f. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dapat dicapai secara langsung cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.

3.2 Persyaratan lokasi primer madya.

- a. Terkait pada sistem jaringan jalan primer dan atau jaringan jalan kolektor primer, dengan jarak minimum 50 meter dari jalan arteri atau kolektor primer.
- b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dengan mudah berada dibawah sub ordinasi terminal primer utama, untuk melengkapi pelayanan terminal utama.
- c. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan primer lainnya.
- d. Terkait pada sistem fungsi primer, dalam tata ruang wilayah/kota.
- e. Terletak didaerah pinggir kota, tersebar sesuai dengan arah geografis lokasi pemasaran regional.
- f. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
- g. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dapat dicapai secara cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.

3.3 Persyaratan lokasi terminal primer cabang

- a. Terkait pada sistem jaringan jalan kolektor dan atau jaringan lokal primer, dengan jarak minimal 25 meter dari jalan kolektor dan atau lokal primer.
- b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dengan mudah berada dibawah sub ordinasi terminal primer madya.
- c. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan primer lainnya.

- d. Terkait pada fungsi sistem primer dalam tata ruang wilayah.
 - e. Terletak pada sumber/pembangkit angkutan regional.
 - f. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dapat dicapai secara cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan regional.
- 3.4 Persyaratan lokasi terminal sekunder utama.
- a. Terkait pada sistem jaringan jalan sekunder.
 - b. Terletak pada lokasi yang merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan sekunder lainnya.
 - c. Terkait pada sistem fungsi sekunder, dalam tata ruang kota.
 - d. Terletak didaerah inti kota yang sentris.
 - e. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga tingkat kebisingan dan polusi udara tidak mengganggu lingkungan hidup sekitarnya.
 - f. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dapat dicapai secara cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan lokal.
- 3.5 Persyaratan lokal terminal sekunder madya.
- a. Terkait pada sistem jaringan jalan arteri sekunder dan atau kolektor primer.
 - b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dengan mudah berada dibawah sub ordonasi terminal sekunder utama.
 - c. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga merupakan bagian yang integral dengan sistem angkutan sekunder lainnya.
 - d. Terkait pada sistem fungsi sekunder, dalam tata ruang kota.
 - e. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dapat dicapai secara cepat, aman dan murah oleh pemakai jasa angkutan lokal.
- 3.6 Persyaratan lokasi terminal sekunder cabang.
- a. Terkait pada sistem jaringan jalan kolektor dan lokal sekunder.
 - b. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga dengan mudah berada dibawah sub ordinasi terminal sekunder madya untuk melengkapi pelayanan dari terminal sekunder madya.
 - c. Terletak pada lokasi sedemikian rupa, sehingga merupakan bagian, yang integral dengan sistem angkutan sekunder.

BAB VII

KRITERIA PERENCANAAN TERMINAL

1. Sirkulasi lalu lintas di dalam terminal harus direncanakan secara baik.
 - 1.1 Jalan masuk dan keluar untuk bis harus lancar, baik bis yang datang maupun keluar terminal dapat bergerak dengan mudah.
 - 1.2. Penumpang dapat memasuki terminal bis tanpa berjalan jauh. Jalan masuk untuk penumpang berada terpisah dari pintu masuk dan keluar bis.
 - 1.3 Setelah bis memasuki terminal harus dapat bergerak tanpa halangan yang tidak perlu.

2. Tata cara pemungutan serta pengecekan retribusi terminal harus tidak sampai menimbulkan kemacetan/menghalangi sirkulasi lalu lintas kendaraan keluar masuk.

3. Tata cara parkir bis dan turun naik penumpang harus tidak mengganggu kelancaran sirkulasi bis dan dengan memperhatikan keamanan penumpang.

4. Luas areal.

Luas areal terminal ditentukan berdasarkan pendekatan "kemampuan penumpang" untuk jangka panjang dengan asumsi mampu melayani tingkat perkembangan 25% sampai dengan 50 % dalam waktu 10 tahun mendatang.

5. Luas bangunan.

5.1 Luas bangunan ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak kegiatan berdasarkan :

a. Pendekatan macam kegiatan

- 1) Kegiatan sirkulasi penumpang, pengantar dan penjemput.
- 2) Kegiatan sirkulasi barang.
- 3) Kegiatan pengelola.

b. Pendekatan macam tujuan dan jumlah trayek, motivasi perjalanan, kebiasaan penumpang dan fasilitas penunjang.

5.2 Tata ruang dalam bangunan terminal memberi kesan yang nyaman, dalam arti :

- a. Tidak berdesak-desakan.
- b. Sirkulasi udara yang nyaman.
- c. Sistem akustik yang mampu menyerap kebisingan.
- d. Lampu penerangan yang fungsional, bukan sekedar dekoratif.
- e. Sistem materi yang memadai.

5.3 Tata ruang luar bangunan terminal memberi kesan akrab dalam arti :

- a. Memperhatikan letak bangunan terhadap tata taman.
- b. Menyesuaikan dengan kondisi lingkungan.

5.4 Struktur bangunan terminal.

a. Bersifat permanen dan mampu menunjang fungsi bangunan berkapasitas muat besar.

6. Luas Pelataran.

6.1 Pelataran terminal terdiri dari :

- a. Pelataran jalur tiba dan berangkat.
- b. Pelataran persiapan berangkat.
- c. Pelataran docking.
- d. Pelataran parkir kendaraan pengantar/penjemput.

6.2 Luas pelataran ditentukan menurut kebutuhan pada jam puncak kegiatan, berdasarkan :

a. Frekwensi keluar masuk kendaraan.

- b. Kecepatan waktu naik/turun penumpang.
- c. Kecepatan waktu bongkar/muat barang.
- d. Banyaknya jurusan yang perlu ditampung dalam sistem jalur.

7. Sistem sirkulasi kendaraan.

7.1 Sistem sirkulasi kendaraan ditentukan berdasarkan pendekatan :

- a. Jumlah arah perjalanan.
- b. Frekwensi perjalanan.
- c. Waktu yang diperlukan untuk turun/naik penumpang/barang.

7.2 Sistem sirkulasi kendaraan ditata dengan cara memisah-misahkan jalur sebagai berikut :

- a. Jalur bis dalam kota ditempatkan di daerah yang mudah dicapai karena frekwensinya tinggi.
- b. Jalur bis antar kota ditempatkan di daerah terdekat dengan terminal karena frekwensinya rendah dan proses turun/naik penumpang memerlukan waktu lebih lama.

8. Sistem Parkir, Platform dan teluk (berth).

Parkir, platform dan teluk ditata sedemikian rupa sehingga memberi rasa aman, mudah dicapai, lancar dan tertib.

8.1 Tipe dasar dari pengaturan platform, teluk atau parkir ada 2 cara yaitu membujur dan tegak lurus.

a. Membujur.

Dengan platform yang membujur bis memasuki teluk pada ujung yang satu dan berangkat pada ujung yang lain. Jadi tidak perlu mundur dan teluk diatur sedemikian rupa sehingga bis-bis diparkir memanjang terhadap platform. Ada 3 jenis yang dapat digunakan dalam pengaturan membujur, yaitu : jalur satu, jalur dua dan gigi gergaji tumpul (lihat lampiran 4 gambar 1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 1F).

b. Tegak lurus.

Teluk tegak lurus bis-bis diparkir dengan muka-muka menghadap ke platform, maju memasuki teluk dan berbalik keluar. Teluk tegak lurus terdiri dari 2 jenis yaitu tegak lurus terhadap platform dan membentuk sudut dengan platform.

8.2 Platform.

Beberapa tipe platform dan sirkulasi kendaraan dapat dilihat dilampiran 4, gambar 2 dan gambar 3.

BAB VIII

KEWENANGAN PEMBINAAN DAN PENGELOLAAN

1. Pembinaan.

Kewenangan pembinaan terminal primer ada pada pemerintah pusat atau dapat diserahkan kepada pemerintah daerah. Kewenangan pembinaan terminal sekunder diserahkan kepada pemerintah daerah.

2. Pengelolaan.

Kewenangan pengelolaan terminal primer dan terminal sekunder dapat diserahkan kepada pemerintah daerah.

BAB IX

ALTERNATIF STANDARD LUAS BANGUNAN

1. Terminal Barang.

Terminal barang berdasarkan tingkat pelayanannya yang dinyatakan dengan kapasitas bongkar muatan persatuan waktu mempunyai ciri sebagai berikut :

- Terminal Utama : 6.900 - 12.000 ton/hari.
- Terminal Madya : 4.250 - 6.900 ton/hari.
- Terminal Cabang : 830 - 4.250 ton/hari.

2. Terminal Penumpang.

Terminal penumpang, berdasarkan tingkat pelayanannya yang dinyatakan dengan jumlah arus minimum kendaraan persatuan waktu, mempunyai ciri-ciri berikut :

- Terminal Utama : 50 - 100 kendaraan / jam
- Terminal Madya : 25 - 50 kendaraan / jam
- Terminal Cabang : 25 kendaraan / jam

3. Kebutuhan Ruang Terminal.

Terminal barang dan penumpang, berdasarkan kebutuhan ruang mempunyai ciri sebagai berikut :

FUNGSI	JENIS ANGKUTAN	
	BARANG (HA)	PENUMPANG (HA)
Terminal Utama	11,3 - 22,2	+/- 10
Terminal Madya	7,9 - 16,6	+/- 5
Terminal Cabang	4,2 - 7,9	+/- 2,5

4. Luas Fasilitas Terminal Penumpang Angkutan Jalan Raya.

4.1 Terminal Utama harus mempunyai luas minimal sebagai berikut :

1. Luas fasilitas utama (lihat lamp. 1 dan lamp. 2).
 - a. Areal keberangkatan..
 - b. Areal kedatangan.

- c. Areal lintas / sirkulasi.
- d. Areal tunggu / parkir.
- e. Areal ruang tunggu penumpang.
2. Luas fasilitas pendukung / penunjang.
 - a. Kantor operasional terminal : 126 M².
 - b. Tower/menara pengawas lengkap dengan pengeras suara dengan ukuran panjang 3 M dan lebar 2⁰ M, terletak diatas kantor terminal atau berdiri sendiri dengan syarat dapat memantau jalur kedatangan dan keberangkatan : 6 M².
3. Pos pengecekan / pemeriksaan KPS / TPR dengan panjang 3 M dan lebar 2 M : 6 M².
4. Ada papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarif dan lain sebagainya.
5. Locket penjualan tiket dengan panjang 2 M dan lebar 1,50 M.
6. Kios / kantin / restoran : 60 % dari ruang tunggu penumpang.
7. Musholla : tergantung jumlah jalur (lihat lamp. 1).
8. Wc umum / kamar mandi lengkap dengan fasilitas air adalah 60 % dari luas Musholla.
9. Ada instalansi listrik (power house).
10. Ruang jaga / piket / keamanan + pemadam kebakaran : 42 M².
11. Ruang pertolongan pertama : 45 M².
12. Ruang informasi / penerangan : 12 M².
13. Parkir kendaraan pengunjung dan pangkalan taxi : 480 M².
14. Bengkel : 150 M².
15. Ruang istirahat : 50 M².
16. Fasilitas pergudangan yang memadai buat penitipan barang penumpang : 25 M².
17. Jalan lingkungan.
18. Penghijauan / taman : 30% dari luas lahan.
19. Pelataran tempat melakukan pengecekan insidentil.
20. Fasilitas kantor pos.
21. Ruang kantor perwakilan perusahaan.
22. Pelataran parkir cadangan.

4.2 Terminal Madya harus mempunyai luas minimum sebagai berikut :

1. Luas fasilitas utama (lihat lamp. 1 dan lamp. 2).
 - a. Areal keberangkatan.
 - b. Areal kedatangan.
 - c. Areal lintas / sirkulasi.

- d. Areal tunggu / parkir.
 - e. Areal ruang tunggu penumpang.
2. Luas fasilitas pendukung / penunjang.
- a. Kantor operasional terminal : 54 M^2
 - b. Tower / menara pengawas lengkap dengan pengeras suara dengan ukuran panjang 3 M dan lebar 2 M terletak diatas kantor terminal atau berdiri sendiri dengan syarat dapat memantau jalur kedatangan dan pemberangkatan.
 - c. Pos pengecekan / pemeriksaan KPS / TPR, dengan panjang 3 M dan lebar 2 M : 6 M^2 .
 - d. Papan pengumuman mengenai petunjuk jurusan, jadwal perjalanan, tarif dan lain sebagainya.
 - e. Loket penjualan tiket dengan panjang 2 M dan lebar 1,50.c
 - f. Kios / kantin / restoran : 60 % dari ruang tunggu penumpang.
 - g. Musholla : tergantung jumlah jalur (lihat lamp. 1).
 - h. Wc umum / kamar mandi lengkap dengan fasilitas air adalah 80 % dari luas musholla : 128 M^2 .
 - i. Instalansi listrik (power house).
 - j. Ruang jaga / piket + pemadam kebakaran : 18 M^2 .
 - k. Ruang pertolongan pertama : 36 M^2 .
 - l. Ruang informasi / penerangan : 9 M^2 .
 - m. Parkir kendaraan pengunjung / pangkalan taxi : 208 M^2 .
 - n. Ruang istirahat awak : 25 M^2 .
 - o. Taman / penghijauan : 30 % dari luas lahan keseluruhan.

4.3 Terminal Cabang harus mempunyai luas Minimum sebagai berikut :

- 1. Luas fasilitas utama (lihat lamp. 1 dan lamp. 2).
 - a. Areal keberangkatan.
 - b. Areal kedatangan.
 - c. Areal lintas.
 - d. Areal tunggu / parkir.
 - e. Areal ruang tunggu penumpang.
- 2. Luas fasilitas pendukung / penunjang.
 - a. Kantor operasional terminal : 36 M^2 .
 - b. Pos pemeriksaan KPS / TPR, penunjang 3 M dan lebar 2 M : 6 M^2 .
 - c. Loket penjualan tiket : 2 M : 1,50 M.
 - d. Kios / kantin : 60 % dari ruang tunggu penumpang.
 - e. Musholla : tergantung jumlah jalur (lihat lamp. 1).
 - f. Wc umum / kamar mandi lengkap dengan fasilitas air, 80 % dari luas Musholla.

- g. Ruang jaga, piket + pemadam kebakaran : 12 M².
- h. Parkir kendaraan pengunjung : 117 M².
- i. Instalasi air bersih



TERMINAL ANGKUTAN PENUMPANG

1. PENENTUAN ALTERNATIF LOKASI

Dalam menentukan alternatif lokasi terminal, dipertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut :

1.1. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan ditunjukkan dengan Angka Banding Dasar Bangunan (ABDB) yang menggambarkan perbandingan antara luas bangunan dengan luas lahan pada areal/zone lokasi terminal yang diusulkan.

Secara matematis ABDB dapat dirumuskan dalam bentuk sebagai berikut :

$$ABDB = \frac{\text{Luas dasar bangunan}}{\text{Luas petak lahan}}$$

Kriteria alternatif lokasi ditinjau dari tata guna lahan adalah :

- a. ABDB < 1
- b. Luas daerah terbuka minimum 10 hektar.

1.2. Rencana Induk Kota / Rencana Umum Tata Ruang.

Alternatif lokasi terminal yang diusulkan, hendaknya terletak pada daerah/areal peruntukan yang sesuai dengan klasifikasi terminal yang akan dibangun.

1.3. Keterkaitan dengan moda angkutan lain

Dalam penentuan alternatif lokasi terminal, tidak terlepas dari interaksi antara terminal angkutan penumpang dengan prasarana dan sarana moda angkutan lain.

Hal ini dikaitkan dengan efisiensi transportasi.

1.4. Struktur Jalan

Alternatif lokasi terminal disesuaikan letaknya dengan klasifikasi fungsional jaringan jalan yang akan melayani angkutan penumpang yang menggunakan terminal dan lokasi tersebut dihubungkan dengan jaringan jalan yang berjarak minimal 100 m dari jaringan jalan yang akan melayani sarana angkutan penumpang tersebut.

2. PENENTUAN LOKASI

Berdasarkan beberapa alternatif lokasi terminal yang diusulkan, maka dalam menentukan lokasi terminal dipertimbangkan beberapa faktor yang mempengaruhi yaitu :

2.1. Biaya transportasi

Biaya transportasi diartikan sebagai biaya transportasi rata-rata dari kendaraan angkutan penumpang untuk menuju lokasi terminal yang diusulkan.

Hal ini dapat ditunjukkan dengan persamaan sebagai berikut :

$$tc_j = \frac{\sum_{i=1}^n ap_i \cdot Bok_{ij} \cdot d_{ij}}{\sum_{i=1}^n ap_i}$$

dimana :

tc_j = Biaya transportasi rata-rata kendaraan angkutan penumpang menuju lokasi terminal di j.

ap_i = Arus kendaraan angkutan penumpang dari zone i.

sok_{ij} = Biaya operasi kendaraan angkutan penumpang antara zone i dan zone j.

d_{ij} = Jarak zone i dan zone j.

n = Jumlah zone

2.2. Aksesibilitas

Aksesibilitas terminal yang diusulkan terhadap sistem angkutan penumpang pada klasifikasi dibawahnya ditunjukkan dlam persamaan sebagai berikut :

$$A_{ij} = \sum_{i=1}^n \frac{s_j}{d_{ij}^L}$$

dimana :

A_{ij} = Aksesibilitas antar zone i dan j

s_j = Daya tarik zone j (dapat dinyatakan sebagai jumlah penduduk, kepadatan penduduk, jumlah kepergian dan lain-lain).

d_{ij} = Jarak antara zone i dan zone j (dapat dinyatakan sebagai jarak fisik atau jarak waktu).

L = Eksponen jarak (tergantung dari jenis kegiatan yang terjadi di zone j).

Dengan melakukan aqregasi nilai dengan menggunakan analisa keputusan terhadap kedua kriteria tersebut, maka dapat ditentukan lokasi terminal angkutan penumpang.

3. FASILITAS UTAMA DALAM TERMINAL

Fasilitas utama ini merupakan suatu yang mutlak dimiliki dalam suatu sistem terminal.

Fasilitas utama ini mencakup 5 (lima) bagian yakni :

3.1. Areal keberangkatan

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menaikkan penumpang (loading) dan untuk memulai perjalanan

3.2. Areal kedatangan

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang (unloading) yang dapat pula merupakan akhir perjalanan.

3.3. Areal menunggu bis (areal istirahat)

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan.

3.4. Areal lintas

Adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk beristirahat sementara dan untuk menaikkan/menurunkan penumpang.

3.5. Areal tunggu penumpang

Adalah pelataran menunggu yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang umum.

4. FASILITAS PENUNJANG DALAM TERMINAL

Selain fasilitas utama dalam sistem terminal terdapat juga fasilitas pendukung sebagai fasilitas pelengkap dari fasilitas utama.

Yang termasuk sebagai fasilitas pendukung adalah :

4.1. Ruang kantor

4.2. Tower / menara pengatur

4.3. Pos pemeriksaan PKS dan TPR

4.4. Musholla

4.5. Kios

4.6. WC / kamar mandi

4.7. Pelataran parkir

4.8. Peron

4.9. Loker

4.10. Taman

4.11. Dan lain-lain

5. LUAS FASILITAS DALAM TERMINAL

Dari komponen (variable-variable) diatas dapat ditentukan model rumus standard untuk fasilitas utama dan fasilitas pendukung serta lay out (tata letak) dari fasilitas-fasilitas tersebut dengan melihat hubungan kedekatan antar fasilitas yang ada menggunakan ARC/ARD.

5.1. Rumus luas standard untuk fasilitas utama dan fasilitas pendukung.

5.1.1. Rumusan Standard Fasilitas Utama

- a. Untuk areal/jalur keberangkatan dapat mengikuti pola sebagai berikut :

1) Model parkir dengan posisi tegak lurus 90° , dengan rumus luas :
 $27 \times (20,6 + [4 (n-1)])$

2) Model parkir dengan posisi bis miring 60° , dengan rumus luas :
 $22,6 \times (25,6 + [4(n-1)])$

3) Model parkir dengan posisi miring 45° , dengan rumus luas :
 $19,6 \times (28 + [5 (n-1)])$

b. Untuk areal / jalur kedatangan bis dapat mengikuti pola sebagai berikut :

1) Model parkir dengan posisi bis sejajar 0° , dengan rumus luas :
 $7 \times (20 \times n)$

2) Model parkir dengan posisi bis 9° , dengan rumus luas :
 $9,5 \times (18 \times n)$

Model parkir untuk jalur kedatangan dapat pula mengikuti pola model parkir dengan posisi bis tegak lurus 90° , miring 60° dan atau miring 45° .

c. Untuk areal/jalur lintas dapat mengikuti pola sebagai berikut :
Model parkir dengan posisi bis sejajar, dengan rumus luas :
 $13 \times (5 \times n)$

Model parkir untuk jalur lintas dapat pula mengikuti pola parkir dengan posisi bis tegak lurus 90° , miring 60° dan atau 45° .

d. Model parkir untuk areal/jalur tunggu bis (istirahat) dapat mengikuti pola yang sama dengan model parkir untuk jalur keberangkatan.

e. Untuk areal ruang tunggu penumpang dengan rumus luas :
 $1,2 \times (0,75 \times 70\% \times n \times 50)$

Dari penjabaran model dan rumusan tersebut diatas, n adalah jumlah jalur yang dibutuhkan dan luas model-model parkir dengan posisi bis tegak lurus 90° , miring 60° dan miring 45° sudah termasuk manuver bis dengan sudut putar dan dalam keadaan bis maju sepanjang 80% dari panjang bis (terlampir).

5.1.2. Rumusan Standard Fasilitas Pendukung

a. Rumus luas kantor terminal

b. Luas kios ditetapkan = 60 % x luas areal tunggu penumpang.

- c. Luas loket ditetapkan dengan panjang = 2 dan lebarnya = 1,5 ($50\% \times n$).
- d. Tower/menara pengawas, dengan panjang = 3 m dan lebar = 2 m, letaknya diatas kantor terminal.
- e. Peron panjang = 2 m, dan lebarnya = 2 m.
- f. Pos pemeriksaan KPS/TPR, panjang = 3 m dan lebarnya = 2 m.
- g. Taman ditetapkan luasnya adalah 30 % dari luas lahan terminal keseluruhan.
- h. Musholla, luasnya ditetapkan menurut ketentuan jalur yang terbesar dengan kriteria :
 - 1) Jumlah jalur 1 - 5, luas yang diperlukan 17,5 m².
 - 2) Jumlah jalur 6 - 10, luas yang diperlukan 35 m².
 - 3) Jumlah jalur 11 - 15, luas yang diperlukan 52,5 m².
 - 4) Jumlah jalur 16 - 20, luas diperlukan 70 m².
 - 5) Jumlah jalur > 20, luas yang diperlukan 67,5 m².
- i. WC umum/kamar mandi, luasnya ditetapkan = $80\% \times$ luas musholla.
- j. Tempat parkir, lebar 8 m sedangkan panjangnya diatur menurut jalur yang terbesar dengan ketentuan :
 - < 10 panjangnya = 15 m
 - 10 - 20 panjangnya = 20 m
 - > 20 panjangnya = 30 m

5.2. Activity Relationship Chart dan Activity Relationship Diagram

Untuk merancang suatu sistem terminal, perlu diketahui bagaimana komponen (fasilitas-fasilitas) sistem yang ada saling berinteraksi. Untuk mengetahui interaksi fasilitas-fasilitas perlu dibuat :

5.2.1. Activity Relationship Chart (ARC)

Yaitu suatu peta yang menggambarkan hubungan kedekatan terhadap aktivitas antar fasilitas-fasilitas utama maupun fasilitas pendukungnya.

Dimana hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem dibagi dalam 6 (enam) tingkatan yaitu :

- a. Absolut/mutlak, hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem yang mutlak berdekatan.
- b. Penting sekali, hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem yang penting sekali berdekatan, tetapi tidak mutlak.
- c. Penting, hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas yang penting untuk berdekatan, tetapi tidak penting sekali.
- d. Biasa, hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem yang tidak penting berdekatan, tetapi dapat berdekatan.

- e. Tidak dipentingkan, hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem yang tidak dipentingkan.
- f. Tidak ada hubungan, hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem yang tidak ada hubungan pekerjaan sehingga tidak perlu pendekatan.

Dalam hal ini sistem terminal Activity Relationship Chart (ARC) dapat digambarkan seperti gambar 1. Dimana tingkatan hubungan kedekatannya ditandai dengan warna-warna/angka atau huruf :

- a. Absolut / mutlak digambarkan dengan huruf A.
- b. Penting sekali digambarkan dengan huruf B.
- c. Penting digambarkan dengan huruf C.
- d. Biasa digambarkan dengan huruf D.
- e. Tidak dipentingkan digambarkan dengan huruf E.
- f. Tidak ada hubungan digambarkan dengan huruf F.

Dari Activity Relationship Chart (ARC) dibuat tabel DERAJAT KEDEKATAN untuk menggambarkan hubungan kedekatan antar fasilitas-fasilitas sistem seperti terlihat pada tabel 1.

5.2.2. Activity Relationship Diagram (ARD)

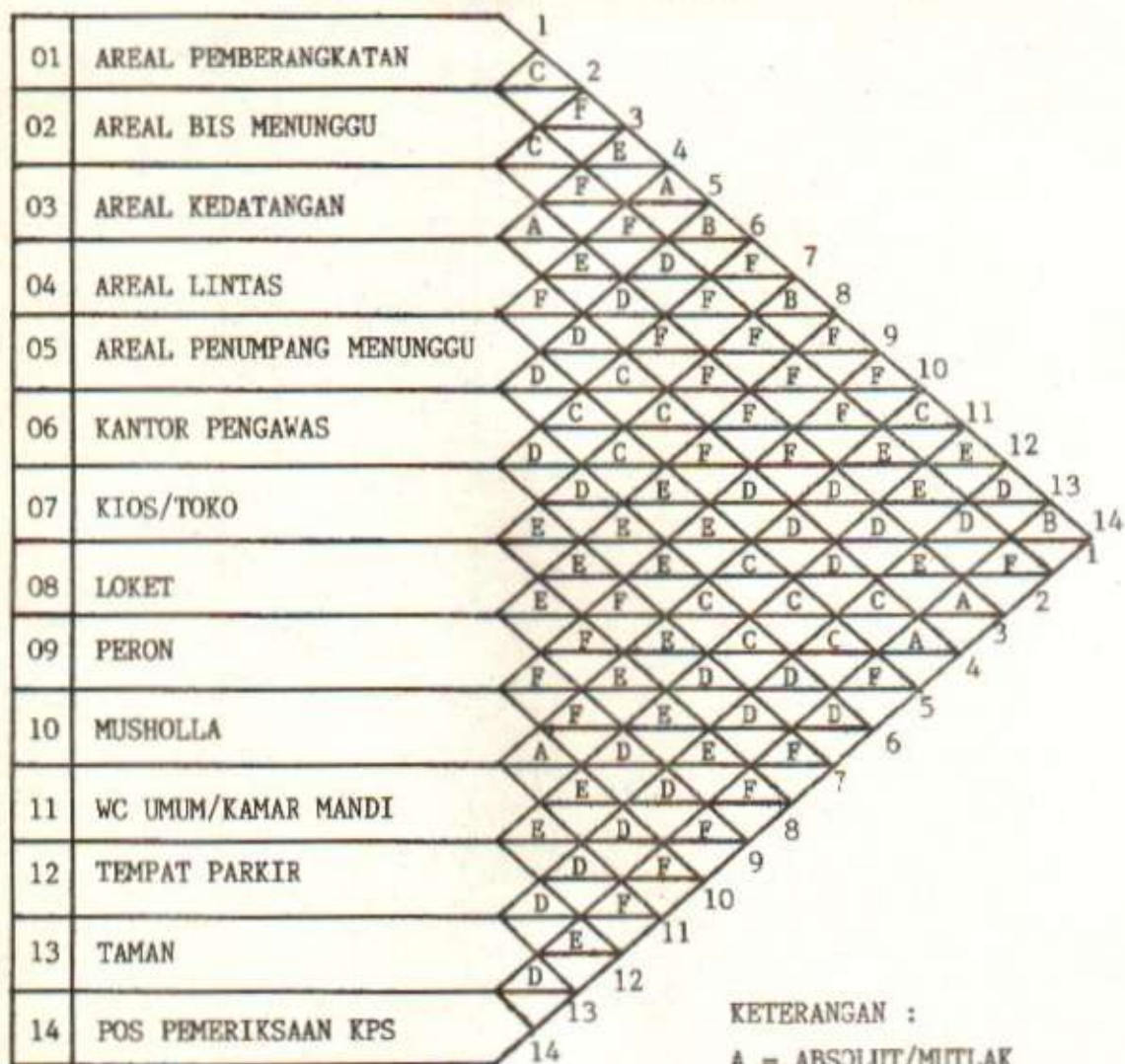
Yaitu suatu diagram yang menggambarkan penempatan fasilitas-fasilitas sistem berdasarkan dari ARC dalam bentuk blok-blok diagram.

Dalam sistem terminal ini Activity Relationship Diagram (ARD) digambarkan seperti pada gambar 2.

TABEL 1

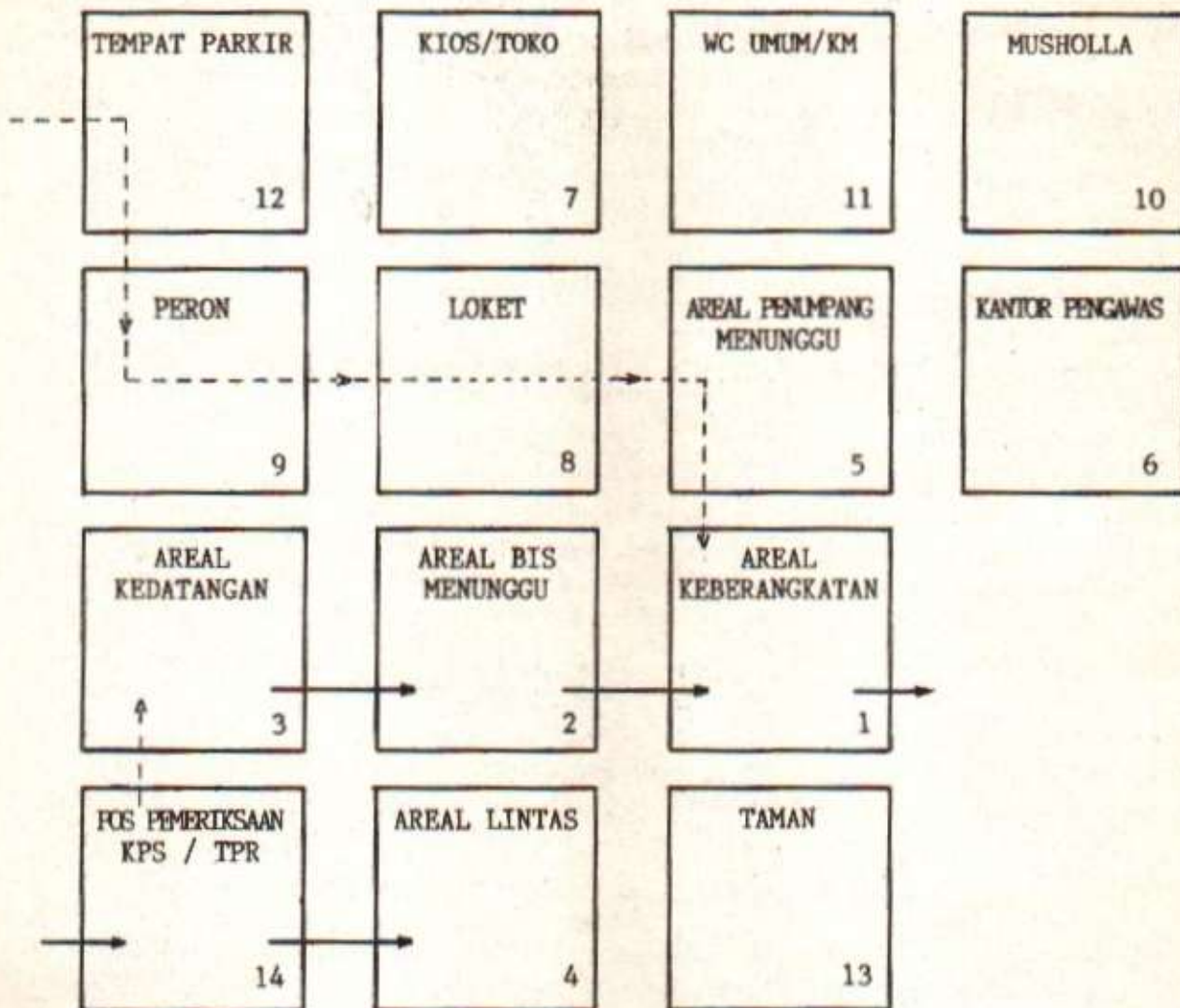
NO.	AKTIVITAS	DERAJAT KEDEKATAN					
		A	B	C	D	E	F
01	AREAL PEMBERANGKATAN	5	6,8,14	2,11	13	4,12	3,7,9,19
02	AREAL BIS MENUNGGU	-	-	1,3	6,13	11,12	4,5,7,8, 9,10,14
03	AREAL KEDATANGAN	4,14	-	2	6,11,12	5,13	1,7,8,9, 10
04	AREAL LINTAS/TRANSIT	3,14	-	-	6,13	1,12	2,5,7,8, 9,10,11
05	AREAL PENUMPANG MENUNGGU	1	-	7,8,13	6,18,11, 12	3	2,4,9,14
06	KANTOR PENGAWAS	-	1	11,12	2,3,4,5, 7,8,13,14	9,10	-
07	KIOS / TOKO	-	-	5	6,12,13	8,9,11	1,2,3,4, 10,14
08	LOKET	-	1	5	6	7,9,11, 12,13	2,3,4,10 14
09	PERON	-	-	-	12,13	6,7,8	1,2,3,4, 5,10,11, 14
10	MUSHOLLA	11	-	-	5,13	6,12	1,2,3,4,7 8,9,14
11	WC UMUM/KAMAR MANDI	19	-	1,6	9,5,13	2,7,8,12	4,9,14
12	TEMPAT PARKIR	-	-	6	3,5,7,9, 13	1,2,4,8, 10,11,14	-
13	TAMAN	-	-	5	1,2,4,6,7 9,18,11, 12,14	3,8	-
14	POS PEMERIKSAAN (KPS)	3,4	1	-	13,6	12	7,8,9,10, 11,12,5,2

ACTIVITY RELATIONSHIP CHART (ARC) TERMINAL BIS



Gambar : 2

ACTIVITY RELATIONSHIP DIAGRAM (ARD)



KETERANGAN :

—————> ALIRAN ACTIVITY BIS

- - - - -> ALIRAN ACTIVITY PENUMPANG

6. POLA GERAKAN DI DALAM TERMINAL

Berdasarkan Activity Relationship Diagram (ARD) dikembangkanlah pola aliran gerakan didalam terminal yang mencakup gerakan orang (calon penumpang), gerakan mobil bis (mobil penumpang umum) dan gerakan kendaraan tamu.

6.1. Gerakan arus orang (penumpang)

Dapat dibagi menjadi 2 (dua) yaitu arus orang yang masuk terminal untuk memulai perjalanan dan arus orang yang mengakhiri perjalanan. Arus orang yang masuk terminal untuk memulai perjalanan dapat digambarkan orang masuk terminal melalui pintu masuk/keluar bis atau pintu masuk yang sudah disediakan, membayar peron dan menuju ruang tunggu penumpang.

Arus orang yang mengakhiri perjalanan, setelah turun dari bis keluar melalui pintu keluar/masuk bis atau melalui pintu yang telah disediakan.

6.2. Gerakan otobis (mobil penumpang umum)

Kendaraan angkutan penumpang umum masuk kedalam terminal melalui pintu masuk terminal setelah sebelumnya melapor pada pos pemeriksaan KPS dan TPR, kemudian menuju areal kedatangan untuk menurunkan penumpang. Setelah menurunkan penumpang, kendaraan angkutan penumpang umum memasuki areal tunggu bis untuk beristirahat dan menunggu saat keberangkatan.

Menjelang saat keberangkatan, kendaraan angkutan penumpang umum menuju areal keberangkatan untuk menaikkan penumpang dan pada saatnya kendaraan angkutan penumpang umum diberangkatkan.

Bagi otobis penumpang umum yang lintas, setelah menurunkan penumpang langsung dapat melanjutkan perjalanan melalui pintu keluar setelah terlebih dahulu melapor pada pos KPS/TPR.

6.3. Gerakan kendaraan tamu

Untuk kendaraan tamu atau kendaraan pribadi serta kendaraan pengantar penumpang, disediakan suatu pelataran parkir yang terpisah dari kegiatan operasional terminal.

Adapun arus gerakan kendaraan ini memasuki pelataran parkir adalah melalui pintu masuk yang harus terpisah dari pintu masuk/keluar untuk kendaraan otobis penumpang umum sehingga tidak mengganggu arus gerakan otobis penumpang umum dan keluar melalui pintu keluar yang juga terpisah dari pintu masuk/keluar kendaraan otobis penumpang umum.

6.4. Sistem parkir

Sistem parkir untuk kendaraan otobis penumpang umum pada suatu terminal digunakan untuk penataan lahan variable utama terminal seperti areal keberangkatan, areal menunggu bis, areal kedatangan dan areal lintas.

Model parkir untuk kendaraan otobis penumpang umum dapat dilihat pada gambar 1, dimana sudah termasuk gerakan manuver otobis serta luas lahan areal untuk kebutuhan 1 (satu) jalur.

TERMINAL ANGKUTAN BARANG

1. PENENTUAN LOKASI TERMINAL

Sebelum menentukan lokasi terminal yang akan dibangun, diperlukan beberapa alternatif lokasi terminal.

Dari beberapa alternatif lokasi tersebut, akan dipilih atau ditentukan lokasi terminal yang optimal. Untuk itu dalam penentuan alternatif lokasi terminal, kriteria yang akan dipertimbangkan adalah :

1.1. Tata guna lahan

Tata guna lahan ditunjukkan dengan Angka Banding Dasar Bangunan (ABDB) yang menggambarkan perbandingan antar luas bangunan dengan luas lahan pada areal/zona lokasi terminal yang diusulkan.

Secara matematis, ABDB dapat diturunkan dalam bentuk sebagai berikut :

$$ABDB = \frac{\text{Luas dasar bangunan}}{\text{Luas petak lahan}}$$

Kriteria alternatif lokasi ditinjau dari tataguna lahan adalah :

- a. $ABDB < 1$
- b. Luas daerah terbuka minimum 10 hektar.

1.2. Letak pusat produksi, distribusi dan pasar

Lokasi terminal barang akan berpengaruh terhadap harga barang, sebab semakin jauh lokasi terminal barang dari pusat produksi, distribusi maupun pasar akan meningkatkan ongkos angkutan maupun kelancaran arus barang dari produsen ke konsumen.

1.3. Rencana Induk Kota / Rencana Umum Tata Ruang

Alternatif lokasi terminal yang diusulkan, hendaknya terletak pada daerah/areal peruntukan yang sesuai dengan klasifikasi terminal yang akan dibangun, dan pertimbangkan juga rencana pengembangan daerah pada masa yang akan datang.

1.4. Keterkaitan dengan moda angkutan lain

Sesuai dengan fungsi terminal, yaitu sebagai prasarana transportasi tempat perpindahan arus barang dari moda angkutan yang satu ke moda angkutan lainnya, maka perlu diperhatikan interaksi antara moda angkutan barang jalan raya dengan moda angkutan barang lainnya.

1.5. Klasifikasi fungsional jalan

Lokasi terminal hendaknya mempunyai hubungan langsung dengan jaringan jalan yang mempunyai klasifikasi fungsional yang sesuai dengan klasifikasi terminal yang akan dibangun, dan dihubungkan oleh jaringan jalan yang berjarak minimum 100 meter dari jaringan jalan yang sesuai dengan klasifikasi terminal tersebut. Dari beberapa alternatif lokasi tersebut, maka akan ditentukan lokasi terminal yang akan dibangun, dengan pertimbangan yang optimal dari kendaraan angkutan barang.

Biaya transportasi ditentukan berdasarkan variabel-variabel yang mempengaruhinya, yaitu :

- a. Jarak
- b. Biaya operasi kendaraan angkutan barang
- c. Volume kendaraan angkutan barang.

Biaya transportasi ditunjukkan dengan persamaan sebagai berikut :

$$tc_j = \frac{at_i \cdot Bok_{ij} \cdot d_{ij}}{at_i}$$

dimana :

- tc_j = biaya transportasi rata-rata menuju lokasi terminal di j
 at_i = Arus truk dari zone i
 Bok_{ij} = Biaya operasi kendaraan angkutan barang antara zone i dan zone j
 d_{ij} = Jarak zone i dan j
 u = Jumlah zone.

Dari beberapa alternatif biaya transportasi rata-rata, maka dipilih lokasi terminal yang akan dibangun yang mempunyai biaya transportasi rata-rata terendah.

2. FASILITAS DALAM TERMINAL

Untuk menunjang operasi dari terminal dalam memberikan pelayanan kepada pemakai jasa terminal, maka fasilitas yang diperlukan dalam terminal adalah :

- 2.1. Tempat bongkar muat barang (platform)
- 2.2. Gudang
- 2.3. Parkir truk dan mobil penumpang
- 2.4. Tempat cuci kendaraan
- 2.5. Tempat perbaikan kendaraan
- 2.6. Tempat pengisian bahan bakar
- 2.7. Tempat istirahat awak kendaraan
- 2.8. Kamar mandi
- 2.9. Restoran dan pertokoan
- 2.10. Ruang pengobatan
- 2.11. Kantor pos
- 2.12. Tempat cukur
- 2.13. Kantor pengelola terminal
- 2.14. Ruang ibadah.

3. LUAS FASILITAS DALAM TERMINAL

Dalam menentukan luas fasilitas dalam terminal, maka terdapat 3 komponen yang berkepentingan yaitu :

- a. Barang
- b. Manusia dalam hal ini awak kendaraan dan pengelola terminal
- c. Kendaraan

Berdasarkan ketiga komponen tersebut, maka kebutuhan ruang fasilitas dalam terminal dapat dijabarkan sebagai berikut :

3.1. Kebutuhan ruang untuk barang

3.1.1. Tempat bongkar muat barang (platform)

Setiap 2 ton barang dibutuhkan ruang seluas 1 m², panjang platform disesuaikan dengan jumlah kedatangan truk pada jam sibuk.

Faktor efisiensi = 0,49

$$\text{Luas platform} = \frac{v \times t}{2 \times 0,49 \times 60} \times 1 \text{ m}^2$$

dimana :

v = Jumlah barang yang masuk terminal pada jam sibuk (ton/jam)

t = lama barang berada di platform (menit).

3.1.2. Gudang

Setiap 3 ton barang dibutuhkan ruang luas 1 m² faktor efisien = 0,60

$$\text{Luas gudang} = \frac{v \times t}{3 \times 0,60}$$

dimana :

v = Jumlah barang yang masuk gudang (ton/hari)

t = Lama waktu penyimpanan dalam gudang (hari).

3.2. Kebutuhan ruang untuk orang

Kebutuhan ruang fasilitas untuk setiap orang adalah :

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------|
| 3.2.1. Kamar mandi | = 1,10 m ² |
| 3.2.2. Ruang pengobatan | = 4,50 m ² . |
| 3.2.3. Ruang ibadah | = 2,00 m ² |
| 3.2.4. Restoran dan pertokoan | = 1,05 m ² |
| 3.2.5. Ruang istirahat awak kendaraan | = 1,50 m ² |

- 3.2.6. Kantor pos = 1,00 m³
- 3.2.7. Tempat cukur = 1,50 m³
- 3.2.8. Kantor pengelola terminal = 5,00 m³

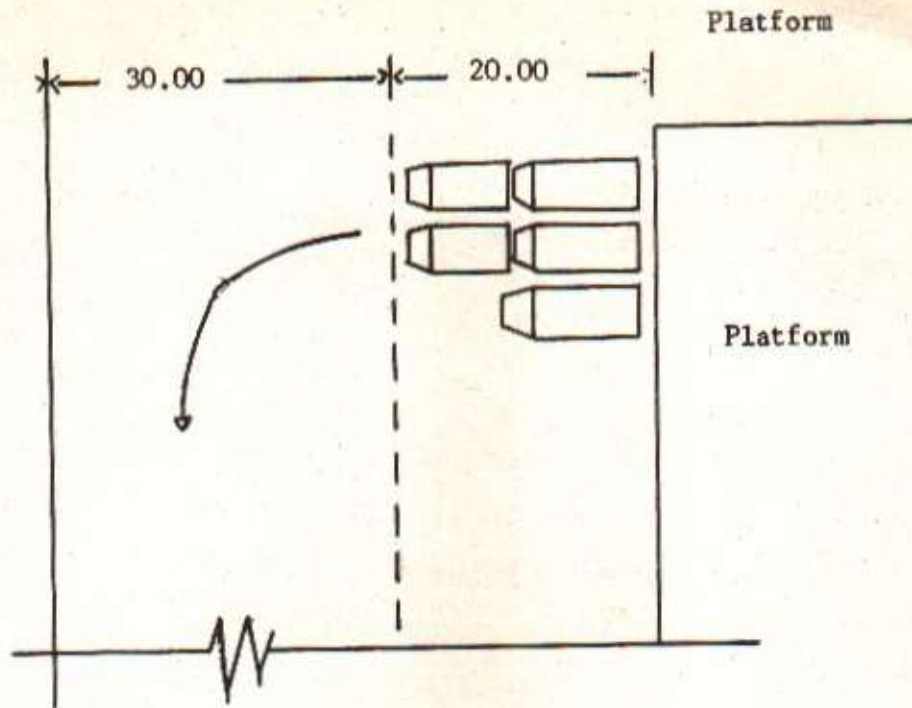
Kebutuhan ruang fasilitas secara keseluruhan ditentukan berdasarkan jumlah pakai tiap fasilitas tersebut.

3.3. Kebutuhan ruang untuk kendaraan.

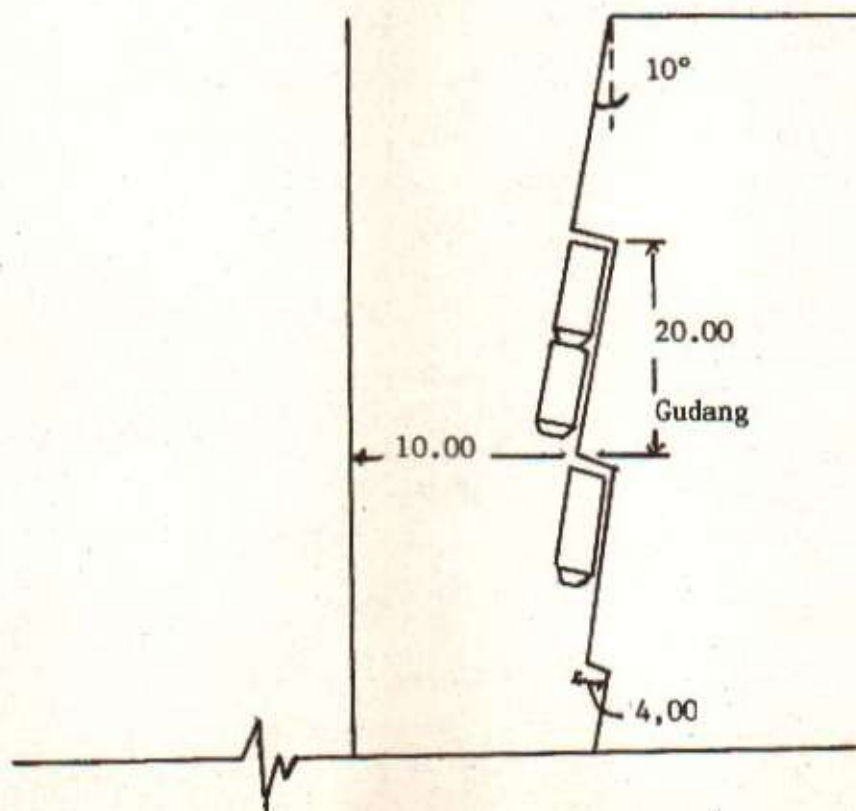
Kebutuhan ruang untuk kendaraan dalam terminal terbagi sebagai berikut :

- 3.3.1. Parkir truk di areal platform
- 3.3.2. Parkir truk di areal pergudangan
- 3.3.3. Parkir mobil penumpang
- 3.3.4. Parkir truk untuk menunggu kesempatan bongkar muat barang.

Parkir truck di platform

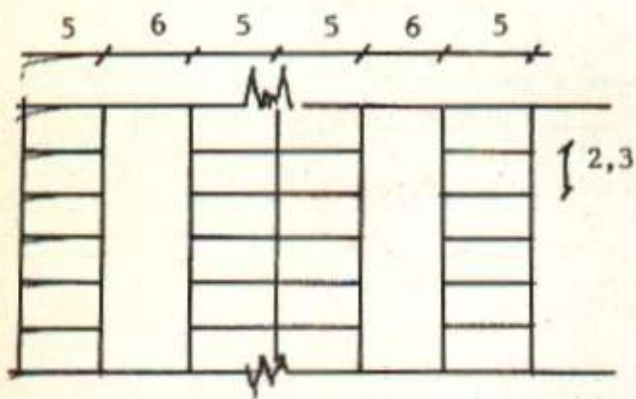


Parkir truck di pergudangan

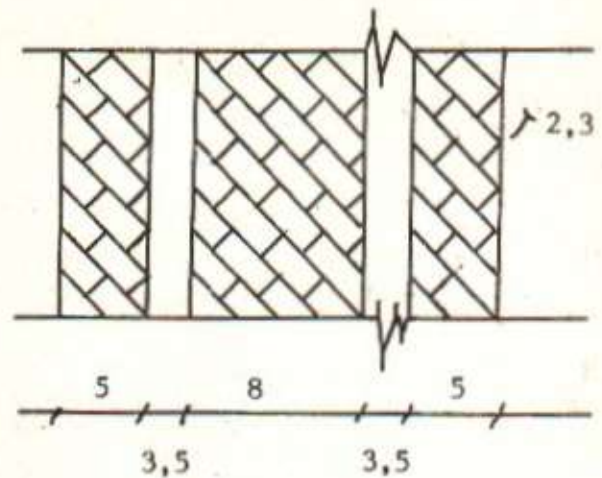


Parkir mobil penumpang

(1) Sistim parkir 90°

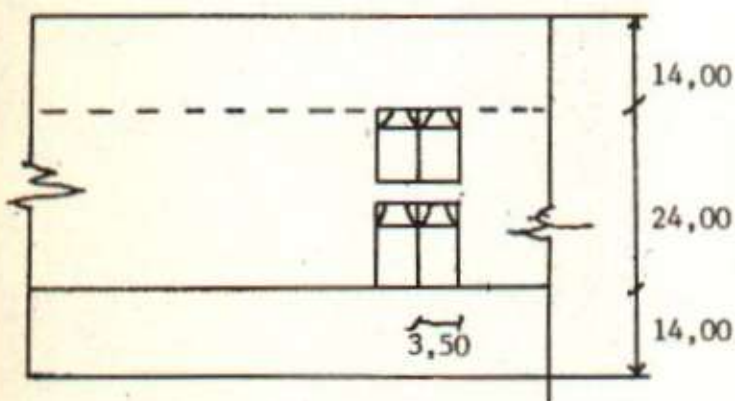


(2) Sistim parkir 45°

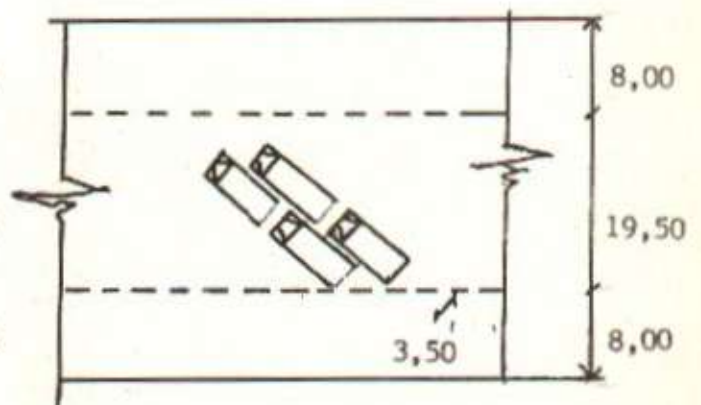


Parkir truck untuk menunggu bongkar muat barang

(1) Sistim parkir 90°



(2) Sistim parkir 45°



4. PENENTUAN LOKASI FASILITAS DALAM TERMINAL

Dalam menentukan lokasi fasilitas dalam terminal perlu diperhatikan karakteristik dari kegiatan yang terkait dengan keberadaan fasilitas-fasilitas tersebut.

Fasilitas dalam terminal dapat dikategorikan dalam 6 bagian yaitu :

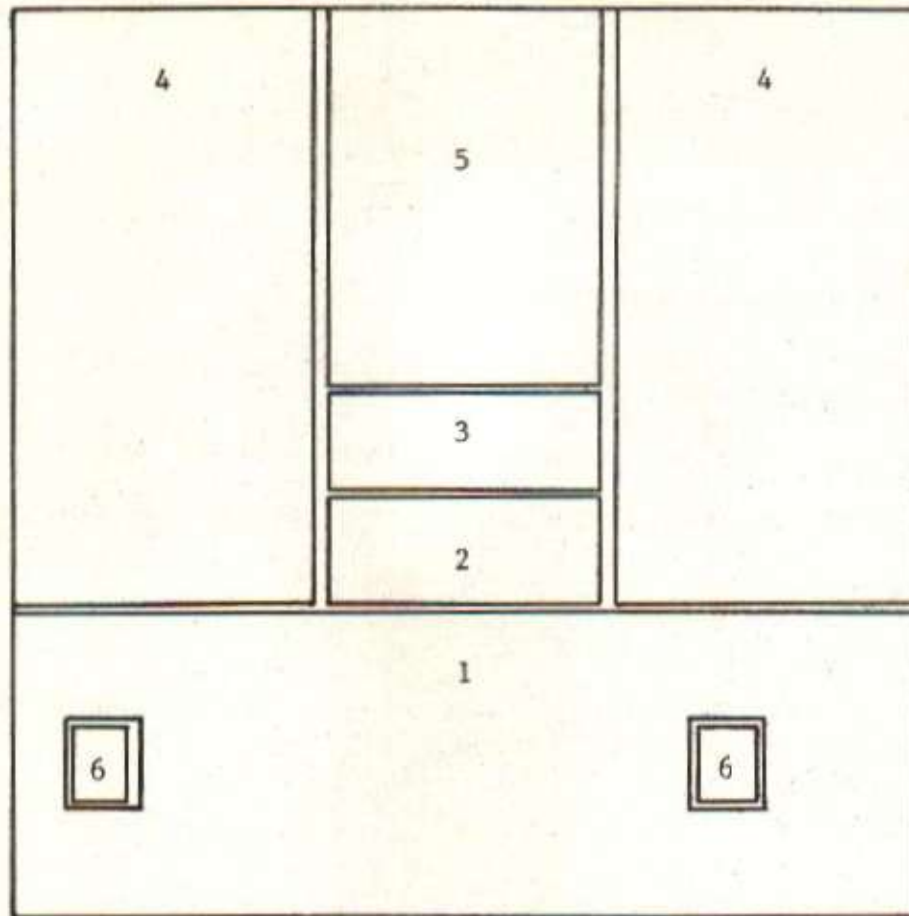
- 4.1. Parkir truk
- 4.2. Parkir mobil penumpang
- 4.3. Kantor pengelola terminal
- 4.4. Pergudangan
- 4.5. Platform
- 4.6. Fasilitas penunjang kegiatan terminal

Dalam menentukan lokasi bagian-bagian terminal ini, harus diperhatikan kriteria sebagai berikut :

- a. Kelancaran kegiatan bongkar muat maupun kegiatan penyimpanan barang.
- b. Keamanan dan keselamatan dari barang maupun orang didalam terminal.
- c. Isolasi terhadap barang-barang berbahaya.
- d. Kemudahan dalam pelayanan kepada pemakai jasa terminal.

Berdasarkan kriteria diatas, maka secara skematis dapat digambarkan lokasi dari fasilitas dalam terminal.

Gambar skema lokasi fasilitas dalam terminal



masuk keluar

KETERANGAN :

1. Parkir truck
2. Parkir mobil penumpang
3. Kantor pengelola terminal
4. Pergudangan
5. Platform
6. Fasilitas penunjang kegiatan terminal :
 - Ruang istirahat
 - Pertokoan/kios
 - Bengkel, tempat cuci dan stasiun pompa bahan bakar

5. POLA GERAKAN DALAM TERMINAL

Berdasarkan lay out dari bagan-bagan di terminal angkutan barang dikembangkan pola aliran gerakan didalam terminal yang mencakup gerakan orang dan gerakan mobil barang serta gerakan mobil kendaraan tamu.

5.1. Gerakan arus orang

Arus orang yang masuk terminal dapat digambarkan mulai dari pintu masuk yang sudah disediakan menuju orang bekerja atau kendaraan yang akan digunakan untuk beroperasi.

5.2. Gerakan mobil barang

Kendaraan angkutan barang masuk kedalam terminal melalui pintu masuk terminal setelah melapor pada pos pemeriksaan/pembayaran TPR, kemudian menuju areal kedatangan.

Menjelang saat keberangkatan kendaraan angkutan barang menuju areal keberangkatan dan melanjutkan perjalanan melalui pintu keluar setelah terlebih dahulu melapor pada pos TPR.

5.3. Gerakan kendaraan tamu

Untuk kendaraan tamu atau kendaraan pribadi disediakan suatu pelataran parkir yang terpisah dari kegiatan operasional terminal.

TERMINAL		PEMBINAAN					PENGELOLA
		PENEMUAN SASARAN		PERWUJUDAN SASARAN			
		PENYUSUNAN R.H.	PENYUSUNAN R.J.M. & PROGRAM PERWUJUDAN		PENGADAAN		
R.J.M.	PROGRAM PERWUJUDAN		PERENC. TEHNIK	PEM- BANGUNAN			
PRIMER	NAMA	-	-	-	-	v	
	WILAYAH	-	-	-	-	v	
	CABANG	-	-	v	v	v	
SEKUNDER	NAMA	x	x	x	x	x	
	WILAYAH	x	x	x	x	x	
	CABANG	x	x	x	x	x	
KHUSUS		v	v	v	x	x	x

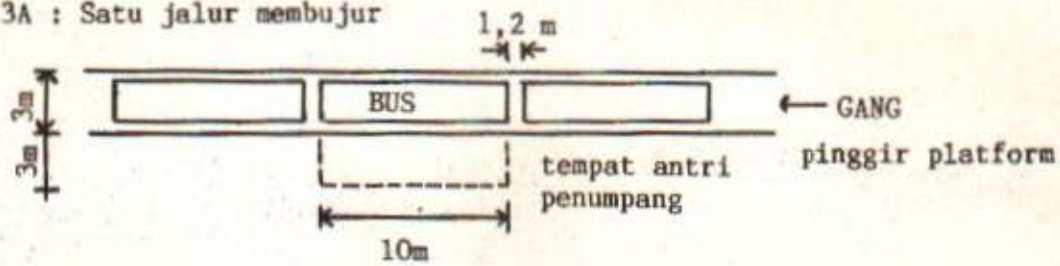
Catatan : Wewenang tetap pada pemerintah pusat.

x Wewenang diserahkan berdasarkan otonomi.

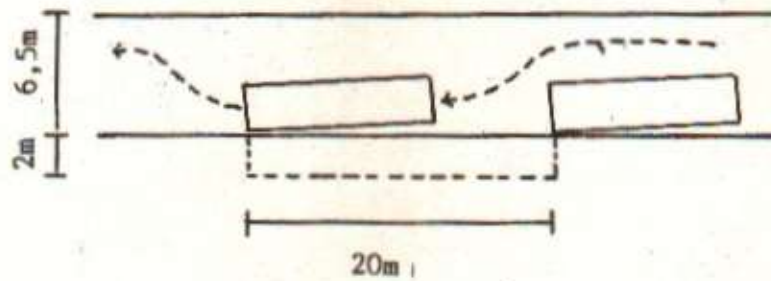
v Wewenang dapat diserahkan/dilimpahkan.

GAMBAR 1 : DIMENSI ALTERNATIF PENGATURAN BERTH/TELUK :
TERHADAP PLATFORM

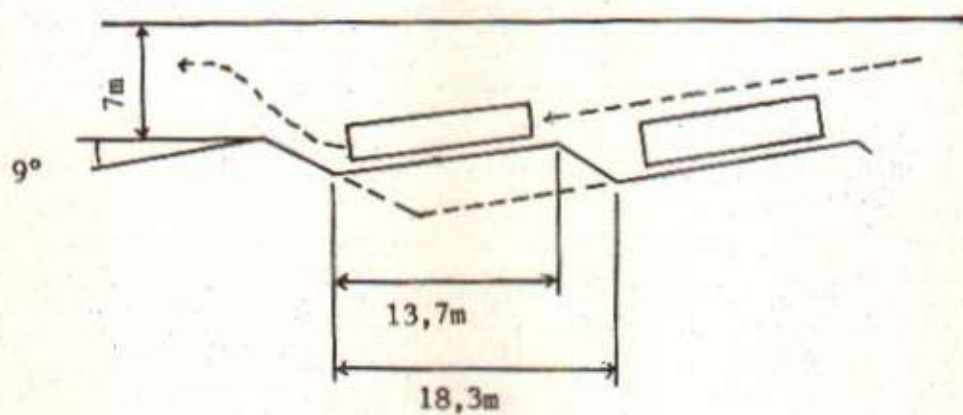
3A : Satu jalur membujur

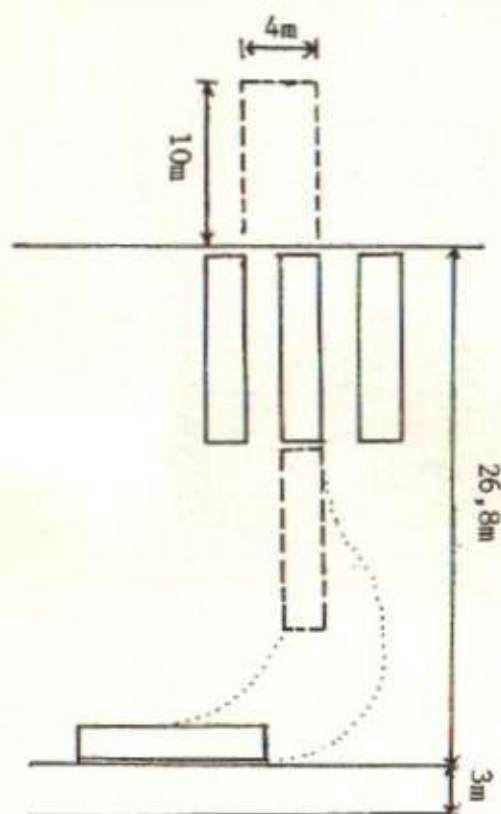


3B : Dua jalur membujur

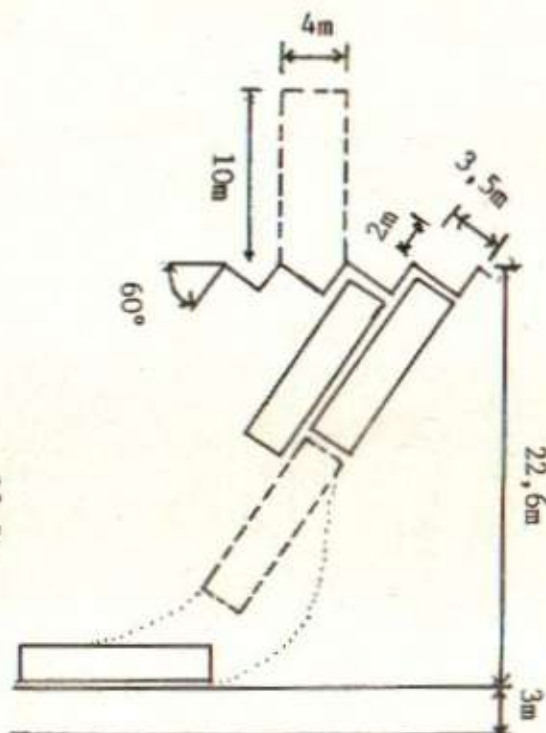


3C : Gigi gergaji tumpul

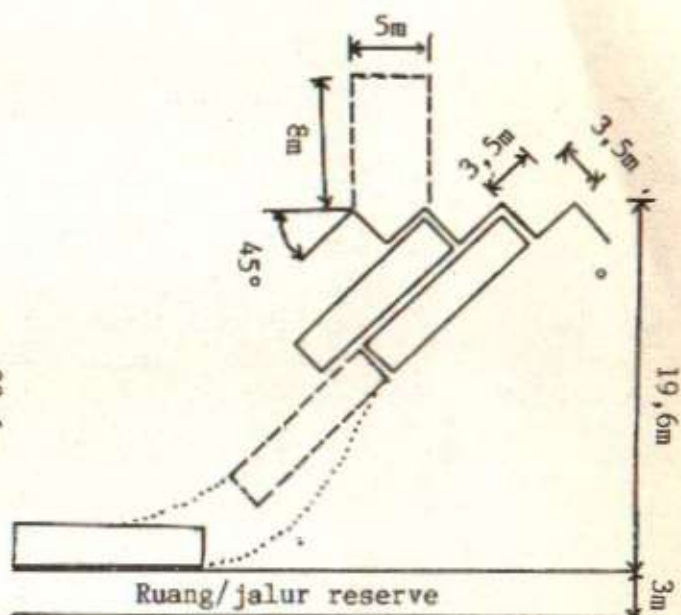




3F : Tegak lurus atau 90°

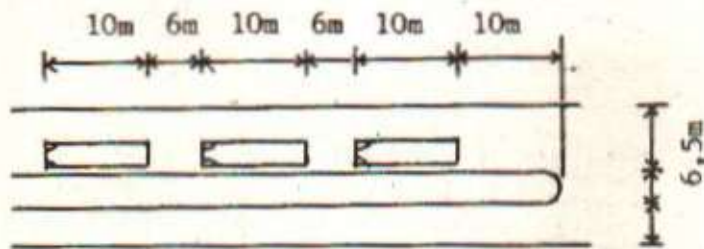


3E. Gigi gergaji dengan sudut 60°

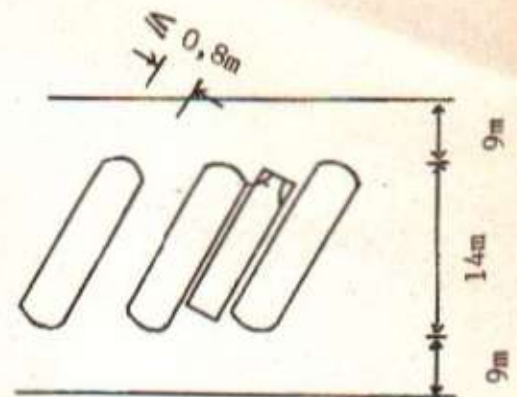


3D. Gigi gergaji dengan sudut 45°

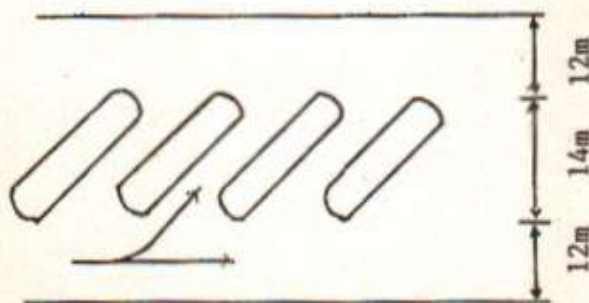
GAMBAR 2 : LAY OUT TYPE PLATFORM TENGAH



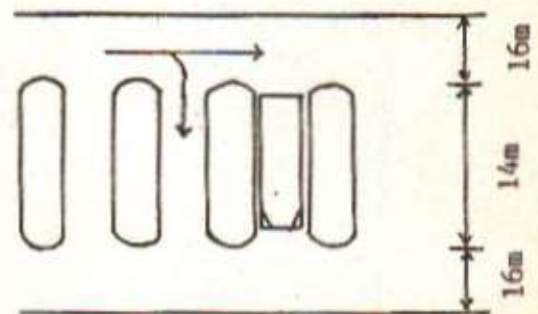
A. Platform kedatangan/keberangkatan bus type paralel



B. Platform kedatangan/keberangkatan bus sudut 60°



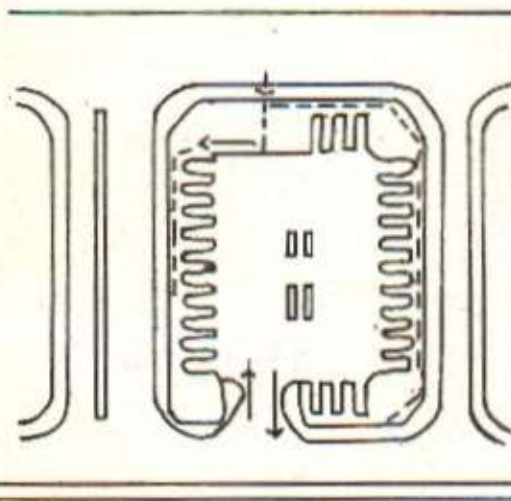
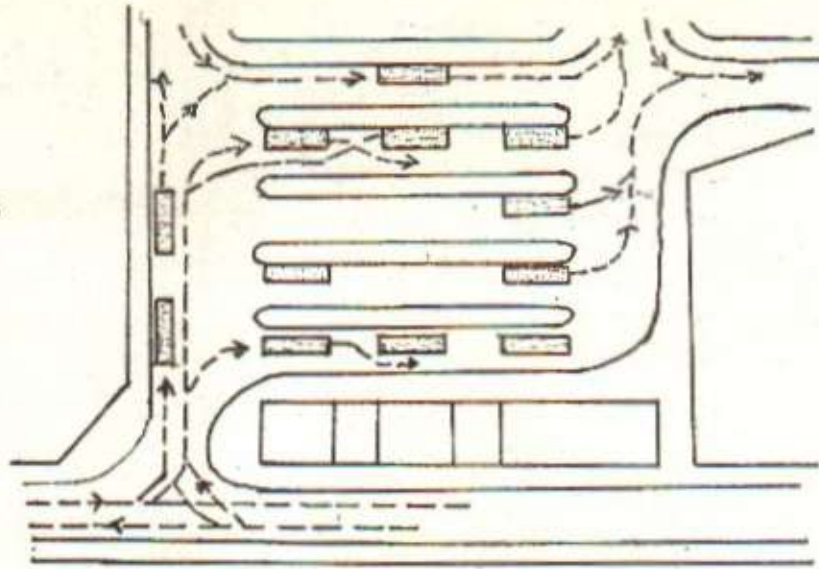
C : Platform kedatangan/keberangkatan bus dengan sudut 45°



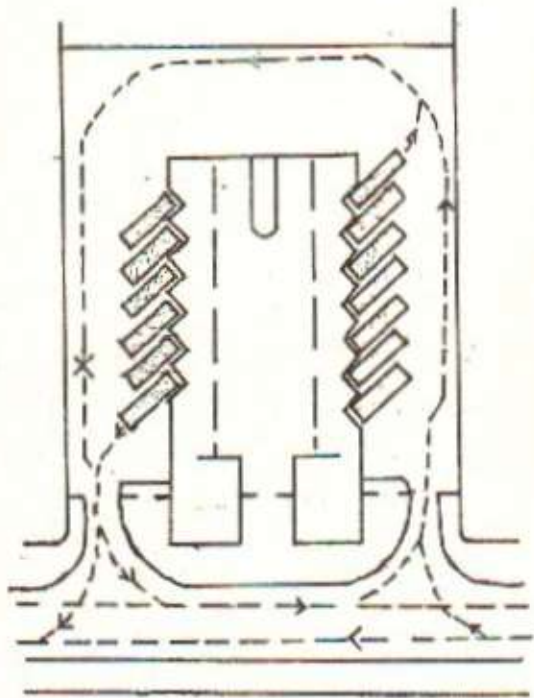
D : Platform kedatangan/keberangkatan bus dengan sudut 90°

GAMBAR 3 : SIRKULASI KENDARAAN

A. FLOW bentuk S

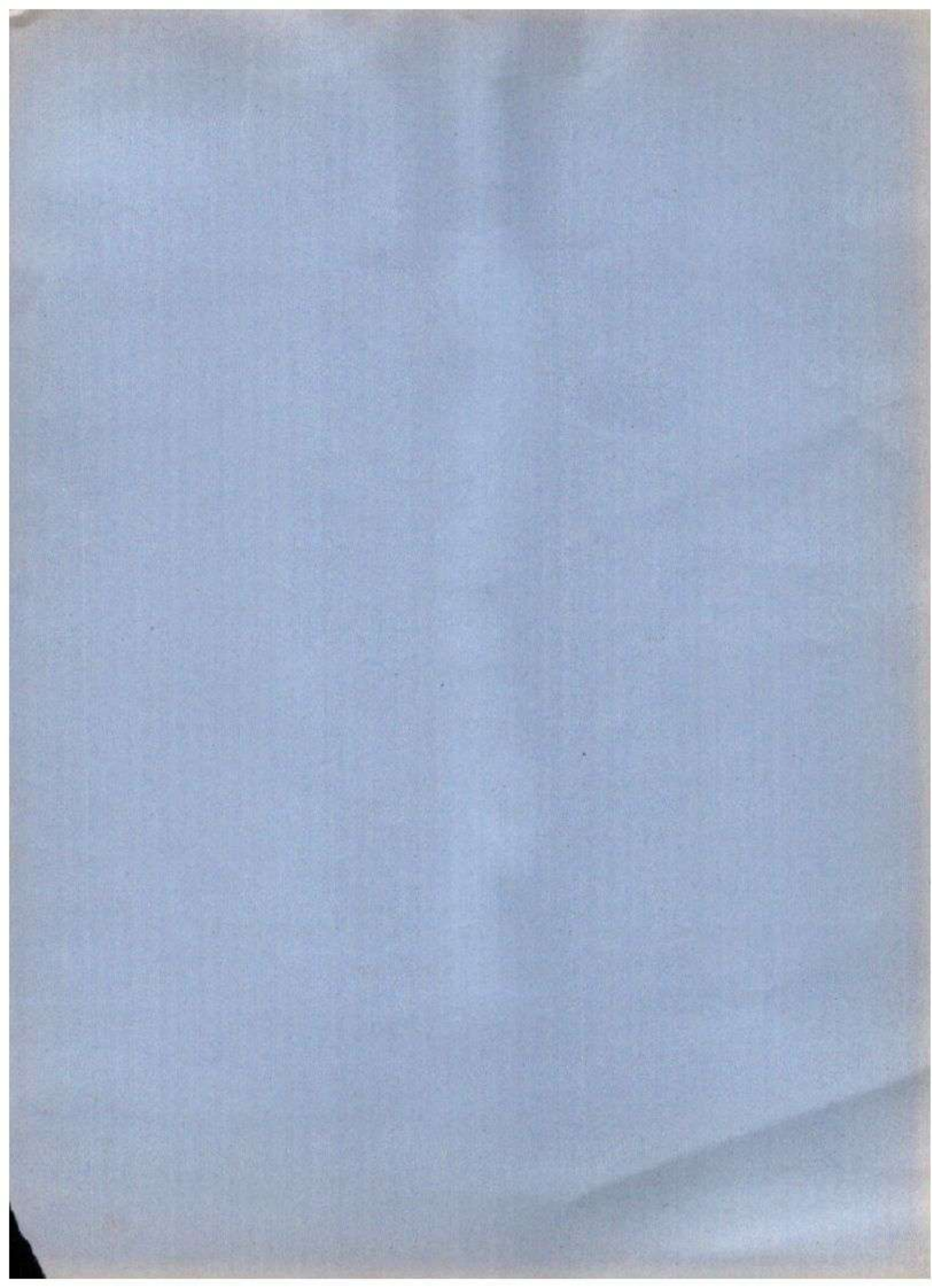


B : Flow bentuk O



C : Flow bentuk U

PERANAN JASA RAHARJA
SEBAGAI
ASURANSI SOSIAL BAGI KORBAN KECELAKAAN PENUMPANG
ALAT ANGKUTAN UMUM



PERANAN JASA RAHARJA SEBAGAI ASURANSI SOSIAL BAGI KORBAN KECELAKAAN PENUMPANG ALAT ANGKUTAN UMUM

I. PENDAHULUAN :

Menejemen sistim Transportasi timbul, sebagai jawaban terhadap tuntutan masyarakat akan peningkatan sistim Transportasi, disamping juga sebagai jawaban terhadap dampak negatif akibat meningkatnya jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan raya antara lain : konsumsi energi yang meningkat, pengaruh polusi udara, meningkatnya kecelakaan lalu lintas dan perubahan terhadap sosial ekonomi masyarakat.

Bahkan sebuah buku pandu wisata asing (travel guide) bahwa negara-negara Asia Tenggara pada bagian tentang Indonesia menuliskan peringatan yang agak keras bagi wisatawan asing yang hendak melancong ke Indonesia, dalam hal cara bepergian didalam Indonesia (antara kota bahkan antara pulau). Disarankan untuk menggunakan Pesawat Udara atau sekurang-kurangnya Kereta Api. Diperingatkan untuk tidak menggunakan jalan raya dengan Alat Angkutan Umum.

Hal ini yang hampir senada dengan buku pandu wisata yang lain Benarkah demikian adanya ?

Hal tersebut sebenarnya dimaklumi. Hampir setiap hari dikoran-koran kita membaca berita kecelakaan besar seperti kecelakaan Bus dengan Kereta Api, Kecelakaan Bus masuk jurusan mobil ditabrak Kereta Api, Angkutan Umum saling bertabrakan yang hampir selalu membawa korban jiwa yang besar.

Kasus demikian adalah merupakan Peran Jasa Raharja sebagai Asuransi Sosial dalam memberikan perlindungan bagi korban kecelakaan lalu lintas, terutama bagi korban penumpang Alat angkutan umum yang menjadi topik permasalahan saat ini, untuk dicarikan jalan keluarnya. Makalah ini kami uraikan yang berkaitan dengan masalah Angkutan Penumpang Umum yaitu Undang-Undang 33 Tahun 1964.

Sebagai pendahuluan makalah ini, kami sajikan beberapa pandangan Negara maju dengan tentang Angkutan umum di Indonesia, dengan tujuan agar rencana dan realisasi pengetrapan Manajemen Sistim Transportasi, sehingga dapat berhasil guna dan berdaya guna, sehingga tujuan yang diinginkan bersama mencapai sasaran.

II. RUANG LINGKUP PEMBAHASAN :

PT. (Persero) AK. Jasa Raharja adalah Badan Usaha Milik Negara dibawah Departemen Keuangan yang mengelola :

1. Undang-Undang No. 33 tahun 1964 tentang Dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang alat angkutan umum.
2. Undang-Undang No. 34 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.
3. Asuransi Aneka yaitu : Asuransi Kecelakaan Diri bagi Crew Angkutan Barang, bagi pelajar/mahasiswa/pramuka, bagi pengunjung tempat-tempat hiburan/wisata dan Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut.

a. Tujuannya adalah :

1. Untuk sewaktu-waktu dapat menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang alat angkutan umum.
2. Tetap tersedianya "investible - funds" yang dapat dipergunakan oleh Pemerintah untuk tujuan produktif yang non - inflatoir.

b. Lapangan Usaha (Tambahan berita Negara Republik Indonesia tanggal 29 Agustus 1986 nomor 69 pasal 3) :

1. Perseroan ini bertujuan : menyerahkan usaha dibidang Asuransi kecelakaan yang diakibatkan oleh alat angkutan serta Asuransi kecelakaan lainnya yang menyangkut kepentingan umum dan melakukan usaha dibidang pemberian jaminan Surety Bond.
2. Untuk mencapai tujuan tersebut Perseroan menyelenggarakan kegiatan-kegiatan :
 - a. Mengadakan dan menutup perjanjian Asuransi Tanggung Jawab menurut Hukum terhadap pihak ketiga dalam hal kecelakaan Alat angkutan dan penumpang alat angkutan.
 - b. Melaksanakan asuransi tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga dan Asuransi Kecelakaan penumpang alat angkutan umum sebagaimana diatur dalam UU. 33 & UU. 34 tahun 1964 berikut peraturan-peraturan pelaksanaannya.
 - c. Mengadakan dan menutup perjanjian Surety Bond.
 - d. Menerima pertanggungan tidak langsung (Reasuransi) dalam bidang Asuransi sebagaimana tersebut pada huruf a, b dan c.
 - e. Lain-lain Reasuransi untuk ditahan sendiri oleh Perseroan.
3. Perseroan dapat pula mendirikan/menjalankan perusahaan dan usaha lainnya yang mempunyai hubungan dengan bidang-bidang usaha tersebut diatas. Baik secara sendiri-sendiri maupun bersama-sama dengan badan-badan lain. Sepanjang yang demikian itu tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam anggaran dasar ini.

c. Undang-Undang 33 tahun 1964 :

Penyajian makalah ini terbatas mengenai undang-undang no. 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan wajib kecelakaan penumpang alat angkutan yuncto Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965, relevan dengan pembinaan Manajemen Sistem Transportasi bagi Alat angkutan penumpang umum Propinsi Tingkat I Jawa Timur.

Sesuai rapat pertama tanggal 04 Juli 1990 bahwa rencana penyuluhan akan diberikan pada pejabat Daerah Tingkat II sampai ketingkat kecamatan, disamping para pengusaha pemilik/pengelola alat angkutan umum diseluruh Jawa Timur.

Jasa Raharja menyambut baik, karena dengan adanya pembinaan manajemen yang didukung seluruh masyarakat baik yang terlibat langsung maupun pejabat yang berwenang dari tingkat Propinsi sampai tingkat Kecamatan, sehingga kendala yang merupakan permasalahan dalam lingkup undang-undang 33 tahun 1964, dapat dicari upaya pemecahannya.

KEWAJIBAN DAN HAK MASYARAKAT :

Untuk mengetahui lebih jelas dan sistimatis, maka kami uraikan dari proses penggalian dana kemudian pelayanannya, sehingga secara gamblang mudah dimengerti isi makalah ini.

1. Kewajiban masyarakat :

Undang-undang 33 tahun 1964 pasal 3 :

- 1.a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan umum seperti : Kereta Api, pesawat terbang perusahaan penerbangan Nasional dan Kapal perusahaan pelayaran Nasional, Wajib membayar Iuran melalui pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang Umum untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.
- 1.b. Penumpang Kendaraan bermotor umum didalam kota dibebaskan dari membayar Iuran Wajib.

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 pasal 2 :

Iuran Wajib adalah :

1. Untuk jaminan pertanggungan kecelakaan diri dalam peraturan Pemerintah ini :
Tiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan pelayaran nasional, untuk tiap perjalanan wajib membayar iuran wajib.
2. Jumlah iuran wajib yang dimaksudkan pada ayat 1 pasal ini, ditentukan oleh Menteri.

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 Pasal 3 :

1. Iuran Wajib harus dibayar bersama pembayaran biaya pengangkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan penumpang umum bersangkutan.
2. Pengusaha/Pemilik alat angkutan penumpang umum bersangkutan wajib memberi pertanggungan jawab seluruh hasil pungutan iuran Wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada perusahaan setiap bulan selambat-lambatnya tanggal 27 secara langsung atau melalui Bank ataupun Badan Asuransi lain yang ditunjuk Menteri menurut cara yang ditentukan Direktur Perusahaan.

2. Hak masyarakat :

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 Pasal 10 :

- 1.a. Dalam hal Kendaraan Bermotor Umum :

Antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut ditempat tujuan.

- 1.b. Dalam hal Kereta Api :

Antara saat naik alat angkutan perusahaan Kereta Api ditempat berangkat dan saat turunnya dari alat angkutan perusahaan Kereta Api ditempat tujuan menurut Karcis yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan.

1.c. Dalam hal Pesawat Terbang :

Antara saat naik alat angkutan penerbangan yang bersangkutan atau agennya ditempat berangkat dan saat meninggalkan tangga pesawat terbang yang ditumpanginya ditempat tujuan menurut ticket yang berlaku untuk penerbangan yang bersangkutan.

1.d. Dalam hal Kapal :

Antara saat naik alat angkutan perusahaan perkapalan/pelayaran yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turun didaratan pelabuhan tujuan menurut ticket yang berlaku untuk perjalanan kapal yang bersangkutan.

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 Pasal 13 :

Pengecualian : Kecelakaan yang tidak terjamin :

1. Bunuh diri, percobaan bunuh diri atau kesengajaan lain pada pihak korban atau ahli waris korban.
2. Waktu korban dalam keadaan mabuk.
3. Waktu korban sedang melakukan tindak kejahatan.
4. Korban mempunyai kelainan cacad badaniah/rochaniah luar biasa lain.
5. Kendaraan sedang dipergunakan suatu perlombaan kecakapan atau kecepatan.
6. Akibat gempa bumi letusan gunung berapi, angin puyuh, atau suatu gejala geologi atau metrologi lain.
7. Rencana perang, pendudukan, pemberontakan, huru-hara, pemogokan, kerusakan atau kekacauan yang bersifat politik atau sifat lain.
8. Akibat dari senjata-senjata perang.
9. Kendaraan sedang dipergunakan untuk tindakan A.B.
10. Akibat reaksi inti atom.

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 Pasal 18 :

Hak dana santunan menjadi gugur atau kadaluarsa :

- 1.a. Jika tuntutan pembayaran ganti kerugian tidak dilakukan dalam waktu enam bulan sesudah terjadinya kecelakaan.
- 1.b. Jika tidak diajukan gugatan terhadap perusahaan pada pengadilan perdata yang berwenang dalam waktu enam bulan sesudah tuntutan pembayaran ganti kerugian ditolak secara tertulis oleh Direksi perusahaan.
- 1.c. Jika atas ganti kerugian tidak direalisir dengan suatu penagihan kepada Perusahaan atau kepada Instansi, dalam waktu tiga bulan sesudah hak tersebut diakui ditetapkan atau disahkan.

Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 Pasal 12 :

Bagi Korban yang menderita luka-luka atau cacad tetap tetap :

Dalam hal korban tidak meninggal dunia ganti kerugian diberikan kepada korban.

Bagi Korban yang meninggal dunia :

Dana Santunan diberikan kepada ahli warisnya sebagai berikut :

- Jandanya atau dudanya yang sah.
- Dalam hal tidak ada jandanya/dudanya kepada anak-anaknya yang sah.
- Dalam hal tidak ada janda/dudanya dan anak-anaknya yang sah kepada orang tuanya yang sah.

Tata cara pengurusan Dana Santunan :

Korban luka-luka & Cacat tetap :

1. Disediakan Formulir model K.2
2. Keterangan Kesehatan diisi oleh Dokter Rumah Sakit yang merawat korban.
3. Keterangan Kecelakaan dari Kepolisian / PJKA / Syahbandar / DLLAJR / ASDP.

Korban meninggal dunia :

1. Disediakan Formulir K.2
2. Keterangan keabsahan ahliwaris diisi oleh Pamong Praja.

Besarnya Dana Santunan Jasa Raharja :

1. UU. 33 tahun 1964	meninggal	: Rp. 1.000.000,00
Extra Cover	meninggal	: Rp. 1.500.000,00
		Rp. 2.500.000,00
2. UU. 33 tahun 1964	B. Perawatan max	: Rp. 1.000.000,00
Extra Cover	B. Perawatan max	: Rp. 1.500.000,00
		Rp. 2.500.000,00
3. UU. 33 tahun 1964	Cacat Tetap max	: Rp. 2.000.000,00
Extra Cover	Cacat Tetap max	: Rp. 3.000.000,00
		Rp. 5.000.000,00
4. UU. 33 tahun 1964	B. Penguburan	: Rp. 50.000,00
Extra Cover	B. Penguburan	: Rp. -
		Rp. 50.000,00

Dan perlu kami jelaskan disini bahwa realisasi pembayaran dana santunan dalam periode tahun 1986 s/d bulan Juni 1990, jumlah korban sebanyak 23.114 orang, dengan besarnya Dana Santunan Rp. 17.308.950.930,00 dengan rincian sebagai berikut :

1986 sebanyak 4.634 korban sebesar Rp. 3.121.496.737,00
1987 sebanyak 4.941 korban sebesar Rp. 3.682.564.676,00
1988 sebanyak 5.092 korban sebesar Rp. 3.933.999.145,00
1989 sebanyak 5.567 korban sebesar Rp. 4.343.426.614,00
1990 sebanyak 2.880 korban sebesar Rp. 1.848.383.758,00 s/d bulan Juni.

III. Permasalahan :

Pemberian pelayanan Dana santunan bagi korban kecelakaan alat angkutan umum, masih ada kendala sebagai permasalahan yang perlu dicarikan upaya pemecahannya :

Alat angkutan plat hitam :

Di beberapa daerah, masih banyak angkutan penumpang umum plat hitam baik Colt Station, pick'up dan Travel Biro bahkan kadang-kadang Truck, hal ini merupakan masalah yang harus dipikirkan bersama diantaranya :

- Pertama : Semua kendaraan Colt Station plat hitam, pick'up dan Truck, bila terjadi musibah kecelakaan tidak terjamin menurut UU.33/1964, karena tidak dilengkapi iuran wajib.
- Kedua : Dapat mengganggu trayek yang sah, sedangkan plat hitam tidak memiliki ijin trayek dan beroperasi dimana saja, sehingga mengganggu porsi bagi yang memiliki trayek (plat kuning).
- Ketiga : Dari segi keamanan, mengundang kerawanan sosial, karena bisa dipastikan akan terjadi benturan antara supir plat kuning yang merasa diganggu haknya juga bisa terjadi.
- Keempat : Banyak Travel Biro plat hitam yang belum dilengkapi dengan Iuran Wajib yang diatur dalam UU. 33 tahun 1964, bila terjadi kecelakaan penumpangnya tidak terjamin lebih-lebih travel biro yang melayani Turis baik domestik maupun Asing dalam rangka memberikan pelayanan yang aman, nyaman dan tenang, kondisi demikian kurang tepat, karena turis asing pada dasarnya telah Insurance mainded.
- Kelima : Kesenjangan pemberian Dana santunan, karena bila terjadi musibah kecelakaan penumpang yang merasa membayar ongkos seperti plat kuning, tetapi tidak dijamin dari jasa raharja, karena pemilik tidak melengkapi Resi Jasa Raharja yang diatur dengan UU.33/1964.

IV. Kesimpulan

1. Dalam Manajemen Sistim transportasi, dapat berhasil tentunya dapat membandingkan upaya dilakukan dinegara maju lebih-lebih Jawa Timur ini dikenal obyek wisata yang cukup potensi, memerlukan pelayanan Angkutan penumpang umum yang lebih baik pada saat tahun sebelumnya.
2. Sebuah buku pandu Wisata (travel guide), peringatan keras bagi wisatawan asing melancong ke Indonesia dengan sarannya untuk menggunakan pesawat udara atau sekurang-kurangnya Kereta Api, dari pada alat angkutan umum lainnya, kondisi demikian merupakan tantangan untuk dicari jawabannya.
3. Makalah yang disajikan dari Jasa Raharja, relevan dengan Manajemen Sistim Transportasi adalah Undang-Undang 33 tahun 1964 tentang pertanggunggaan wajib terhadap penumpang alat angkutan umum.
4. Ruang lingkup pembahasan, menguraikan tentang kewajiban dan hak dari masyarakat apa yang tertuang didalam undang-undang 33 tahun 1964 yuncto peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 dan ketentuan lainnya.

5. Kendala yang merupakan permasalahan, khususnya bagi Jasa Raharja dan berguna sebagai masukan untuk dicari jalan pemecahannya, sehingga efektivitas dan efisiensi dari Manajemen sistim Transportasi secara terpadu dapat dicapai dengan baik.

V. Penutup :

Demikian makalah ini kami buat guna memenuhi permintaan Pemerintah Propinsi Tingkat I Jawa Timur yang mengkoordinir penyelenggaraan Manajemen Sistim Transportasi, mudah-mudahan berguna bagi pembangunan di Jawa Timur pada umumnya dan khususnya jasa raharja sesuai dengan misinya.

Surabaya, 19 Juli 1990

Humas

