

**STANDAR PELAYANAN KENYAMANAN ANGKUTAN UMUM:
ANALISIS PASAL 141 AYAT (1) HURUF C UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

***Afifah Endah Rahayu¹, Zainal Arifin², Wachid Hasyim³**

^{1,2,3}Universitas Islam Kadiri, Jl. Sersan Suharmaji No.38, Kediri, Jawa Timur, Indonesia
afifahendahr@gmail.com

ABSTRACT

Land transportation operating in Indonesia must meet the technical and road-worthy requirements according to Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Means of transportation/vehicles, before operating must meet the standards of whether the vehicle is suitable for use when driving on the road and provide a sense of security and comfort. In fact, there are still several cases of vehicles operating on the road that have not fully provided passengers with a sense of security and comfort while traveling, because they do not comply with regulations. The purpose of this study is to analyze the Application of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation in the Tulungagung Regency Area, Case Studies at Gayatri Terminal Type A. This type of research uses field research (Field Research) using an applied legal approach (normative empirical). . Sources of research data are primary and secondary data. Methods of data collection using documents, literature studies, information from informants. Analysis of research data using qualitative normative analysis. The Tulungagung Regency Transportation Service has implemented the existing provisions properly. As for the obstacles in its implementation, it was found that convenience support facilities could not be realized, namely the absence of seat numbers or seat numbers on some public transportation.

Transportasi darat yang beroperasi di Indonesia, harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Alat transportasi/kendaraan, sebelum beroperasi harus memenuhi standar apakah kendaraan tersebut layak untuk digunakan saat berkendara di jalan dan memberi rasa aman dan nyaman. Kenyataannya masih ada beberapa kasus kendaraan yang beroperasi di jalan belum sepenuhnya memberi rasa aman dan nyaman pada saat perjalanan pada para penumpang, karena tidak sesuai dengan peraturan. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Kabupaten Tulungagung, Studi Kasus di Terminal Gayatri Tipe A. Jenis Penelitian menggunakan penelitian lapangan (*field research*) dengan menggunakan pendekatan hukum terapan (*normative empiris*). Sumber data penelitian adalah primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data dengan menggunakan dokumen, studi kepustakaan, informasi dari narasumber. Analisis data penelitian dengan menggunakan analisis normatif kualitatif. Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung sudah melaksanakan ketentuan yang ada dengan baik. Adapun hambatan dalam penerapannya ditemukan fasilitas penunjang kenyamanan

yang belum dapat terealisasi yaitu tidak adanya nomor tempat duduk atau nomor kursi di beberapa angkutan umum.

Kata Kunci: *Service Standards, Public Transport, Traffic Act.*

A. PENDAHULUAN

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan menjadi bagian terpenting yang perlu diperhatikan dalam kehidupan manusia sehari-hari. Khususnya di Indonesia karena berhubungan dengan tingkat resiko kecelakaan lalu lintas (Kusmanto, Pinayungan, & Isnaini, 2018). Apakah disebabkan oleh manusia, kendaraan, keadaan jalan ataupun sistem lalu lintas. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah selalu meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang dimulai dari kendaraan transportasi umum, jalan dan sistem lalu lintas (Waldianto & Rusli, 2015).

Perlindungan hukum terkait lalu lintas dan angkutan jalan juga ditetapkan oleh pemerintah untuk menjamin perlindungan dan keselamatan pengguna jalan. Pemerintah menetapkan standar pelayanan minimal untuk angkutan umum yang terdiri dari beberapa komponen, antara lain keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan (Nariasih, Lemes, & Remaja, 2022).

Populasi penduduk Kabupaten Tulungagung yang mencapai lebih dari 1,119 juta penduduk menjadi faktor pendukung peningkatan pergerakan penduduk dalam kehidupan sehari-hari. Berdasarkan banyaknya jumlah penduduk Kabupaten Tulungagung menunjukkan pentingnya sistem transportasi khususnya angkutan jalan, dikarenakan tidak semua penduduk mempunyai transportasi pribadi dan tidak semua masyarakat menempuh perjalanan yang dekat. Angkutan umum yang disediakan juga harus memenuhi standar pelayanan minimal untuk menunjang kenyamanan dan keselamatan warga masyarakat ketika berpergian menggunakan angkutan umum. Keselamatan warga, menjadi alasan perlunya keseimbangan antara sarana dan prasarana angkutan umum yang baik untuk mendukung pergerakan masyarakat dari luar kota ataupun dalam kota.

Pentingnya angkutan umum dalam kehidupan masyarakat menjadi fokus pemerintah untuk mengawasi keberhasilan pelaksanaan penerapan standar pelayanan minimal angkutan umum. Pemerintah harus mampu memenuhi kebutuhan masyarakat terutama dalam bidang pelayanan. Peranan penting dalam menangani transportasi diurus oleh dinas perhubungan, dengan membuat aturan terkait angkutan umum, menyediakan sarana dan prasarana angkutan umum dan mengawasi kebijakan dan sarana prasarana yang diberikan (Rahma, 2013). Dinas perhubungan membuat kebijakan pada bidang perhubungan dalam wilayah kerjanya seperti kebijakan dalam teknis bidang perhubungan, administrasi angkutan perhubungan, evaluasi dan laporan perhubungan (IDalamat.com, 2021).

Meningkatnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum harus diimbangi dengan sarana dan prasarana yang baik dari angkutan umum i dari segi kenyamanan. Alasannya kearan kenyamanan angkutan umum menjadi faktor penting dalam mobilitas transportasi. “Angkutan umum wajib memperhatikan faktor kenyamanan, karena fasilitas kenyamanan yang baik dapat meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dan juga dapat menunjang keselamatan pengguna jasa transportasi.” (Nurhayati, 2020).

Kenyamanan angkutan umum dijelaskan pada Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor: 22/2009 tentang LLAJ dan diatur lebih rinci dalam Lampiran I Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 29/2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 98/2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Pasal 2 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor :PM 29 Tahun 2015 mengatur bahwa standar pelayanan minimal angkutan umum dibedakan berdasarkan jenis pelayanannya antara lain angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan. Penelitian ini difokuskan pada Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) di Kabupaten Tulungagung yaitu di Terminal tipe A Gayatri Tulungagung.

Berdasarkan penjelasan diatas, pemberian atau pemberlakuan pelayanan kepada pengguna jasa transportasi adalah hal yang sangat penting terutama dari faktor kenyamanan, sehingga perlu diterapkan standar dalam pemberlakuan pelayanan khususnya dalam standar pelayananan kenyamanan angkutan masal. Penulis melakukan penelitian dengan tujuan memahami lebih dalam ketentuan hukum terkait penerapan standar pelayanan kenyamanan angkutan umum yang berlaku. Apakah sesuai dengan kebutuhan masyarakat dalam kegiatan pengangkutan atau belum.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Pertama, bagaimana penerapan Pasal 141 ayat (1) huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung, Kedua adalah: Apa hambatan dan upaya dalam penerapan Pasal 141 ayat (1) huruf C Undang-Undang Nomor: 22/2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung.

Penelitian terdahulu diantaranya adalah dilakukan Eka Rahmawati berjudul Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang (Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah*) (Rahmawati, 2019). Penelitian Eka Rahmawati menjelaskan secara menyeluruh terhadap Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 serta mengaitkan dengan *Maslahah Mursalah*. Kebaharuan yang dilakukan penulis dalam penelitian ini adalah lebih memfokuskan pada salah satu elemen standar pelayanan minimal yaitu kenyamanan serta berbeda dalam lokasi penelitian, penelitian

terdahulu berlokasi di Malang sedangkan penelitian ini di lakukan di Kabupaten Tulungagung.

Hasil penelusuran terdahulu, bisa disimpulkan meskipun telah ada yang meneliti dengan judul yang hampir sama yaitu terkait penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap berbagai aspek dan daerah, namun intinya tidak sama. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian tersebut antara lain terdapat dalam pokok bahasan seperti tempat penelitian, informan penelitian dan objek penelitian, serta fokus dasar hukum yang berbeda. Penelitian penulis lebih difokuskan dalam aspek standar pelayanan kenyamanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP).

B. METODE

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian *Socio Legal Reseach* atau Penelitian Hukum Empiris. Beberapa fakta yang bersumber dari manusia digunakan untuk penelitian hukum ini, berupa hasil wawancara ataupun melalui pengamatan yang dilakukan secara langsung, dalam penelitian ini juga menggunakan peninggalan fisik yang berguna sebagai alat untuk mengamati hasil perilaku manusia (Soerjono, 2005);(Fajar & Achmad, 2010). Peneliti langsung turun lapangan ke Terminal Tipe A Gayatri Kabupaten Tulungagung agar mendapatkan data akurat terkait implementasi pasal 141 Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Data primer, sekunder dan tersier merupakan data yang diterapkan pada penelitian ini (Amiruddin & Zainal, 2004). Sumber data primer dalam penelitian diperoleh dengan cara melakukan wawancara kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung dan atau pihak terkait yang dalam hal ini adalah selaku pihak yang bertanggung-jawab dalam menjalankan urusan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Tulungagung. Bahan hukum primer yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder yang terdiri dari buku-buku teks, jurnal-jurnal dan pendapat para ahli yang relevan terhadap penelitian yang dilaksanakan (Asikin, 2016). Sumber data tersier adalah sumber data yang memberikan informasi penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, meliputi: Kamus Hukum, Kamus Bahasa Inggris Hukum, Ensiklopedia, dan lain lain. Penelitian mengacu pada penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 141 apakah sudah sesuai dengan fakta atau peristiwa konkrit dalam masyarakat dan apakah hukum tersebut diterapkan dalam peristiwa konkrit. Langkah selanjutnya data dianalisis dengan menggunakan analisis normatif kualitatif (Ikhwan, 2021).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Pasal 141 ayat (1) huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Standar pelayanan minimal (SPM) merupakan nilai atau ukuran minimal dalam pelayanan yang akan diberikan dan yang akan diterima oleh penerima jasa. Standar pelayanan minimal agar dapat tercapai, harus memenuhi beberapa persyaratan (Sulistiyorini, 2012). Persyaratan tersebut saat diindahkan atau ditaati maka standar pelayanan minimal yang diberikan telah berfungsi dengan baik.

Standar pelayanan minimal digunakan sebagai alat yang berfungsi dalam menjaga proses dan tingkat nilai pelayanan dasar yang diberikan untuk warga dengan adil tanpa membedakan suku, ras, agama dan budaya dalam rangka penyelenggaraan suatu urusan. Yaitu terkait pelayanan angkutan umum yang diberikan kepada calon penumpang. Standar pelayanan minimal digunakan pemerintah sebagai alat untuk menjamin warga atau masyarakat mendapatkan apa yang seharusnya mereka dapatkan dimanapun keberadaan mereka guna menjamin perolehan jenis mutu atau kualitas pelayanan yang minimal sama seperti apa yang sudah diindahkan dalam rumusan standar pelayanan minimal (Suhada, 2018).

Elemen pemerintah yang berperan dalam hal pelayanan publik harus memiliki serta menerapkan standar pelayanan dan dipublikasikan sebagai jaminan kepada masyarakat atau kepada penerima pelayanan. Standar pelayanan adalah ukuran atau tolok ukur yang harus diindahkan dalam penyelenggaraan pelayanan dimana hal tersebut harus ditaati baik oleh pemberi pelayanan ataupun penerima pelayanan. Standar pelayanan minimal mempunyai ukuran yang jelas dan sudah dipatenkan dalam suatu peratran penyelenggara pelayanan public yang mana dalam hal ini harus bahkan diwajibkan untuk ditaati oleh pemberi pelayanan ataupun penerima layanan yang digunakan sebagai pedoman atau acuan penyelenggara pelayanan dan patokan penilaian pelayanan yang berkedudukan sebagai kewajiban atau janji penyelenggara kepada masyarakat dalam mewujudkan pelayanan yang berkualitas dan terukur.

Pelayanan publik berkaitan erat dengan pemerintahan karena salah satu tugas pemerintah adalah melayani penduduk. Tingkat nilai pelayanan publik yang langsung didapatkan penduduk bisa digunakan sebagai pedoman penilaian mutu pelayanan pemerintahan. Dalam perkembangannya pelayanan publik bermula dari munculnya kewajiban untuk perkembangan penyelenggaraan aktivitas pemerintah secara individu atau kelompok. Pelayanan publik memegang peran yang dibutuhkan dalam masyarakat dewasa ini. Hal ini terjadi karena tidak semua pelayanan dilaksanakan oleh pihak swasta, oleh karena hal tersebut pihak pemerintah layanan tersebut berkewajiban untuk memenuhi permintaan layanan yang dibutuhkan masyarakat yang mana layanan tersebut tidak disediakan oleh swasta.

2. Penerapan Pasal 141 ayat (1) huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap Standar Pelayanan Kenyamanan di Tulungagung

Penerapan/implementasi mengandung makna berupa suatu kajian yang membahas terkait kebijakan yang mengarah kepada suatu proses pelaksanaan kebijakan, dimana penerapan/implementasi tersebut menyangkut beberapa hal utama antara lain yaitu tujuan dan sasaran kebijakan, aktivitas atau kegiatan untuk mencapai kebijakan, serta adanya hasil berupa kegiatan dari kebijakan tersebut (Setiawan, 2014).

Indonesia sebagai salah satu negara berkembang pasti menghadapi berbagai permasalahan yang lebih beragam dari negara maju, dimulai dengan tingginya jumlah kelahiran masyarakat, ketimpangan sosial sampai minimnya fasilitas umum yang mendukung perkembangan negara. Salah satu permasalahan yang ada adalah kemacetan lalu lintas. Hal tersebut disebabkan oleh pertumbuhan penduduk yang meningkat dan diimbangi jumlah kendaraan yang meningkat pula. Aktivitas masyarakat yang begitu ragam membutuhkan sarana transportasi yang cepat, efisien, mudah dan nyaman serta aman dimana kriteria tersebut tidak sepenuhnya dimiliki atau dipenuhi oleh angkutan umum. Hal tersebut yang membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau mobil sehingga menambah kepadatan yang ada (Arista, 2018). Angkutan umum memiliki peran penting untuk menggantikan kendaraan pribadi yang namun tetap memiliki suasana aman dan nyaman yang tidak kalah dengan kendaraan pribadi.

Angkutan umum menjadi sarana transportasi yang dengan seiring berkembangnya waktu semakin mendapat perhatian, terlebih bus. Hal tersebut didukung dengan adanya standarisasi angkutan umum yang harus dipenuhi sehingga bus layak untuk dioperasikan. Calon penumpang terdiri dari berbagai usia dan keinginan yang berbeda-beda dengan tujuan yang berbeda juga. Proses perpindahan penumpang dari satu tempat menuju tempat lainnya mengharuskan perusahaan otobus meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang agar nyaman dalam perjalanan dan selamat sampai tujuan.

Kualitas pelayanan terus dikembangkan dengan seiring berjalannya waktu. Kualitas angkutan umum tidak boleh kalah saing dengan kendaraan pribadi atau dengan kata lain angkutan umum harus menciptakan keseimbangan dengan angkutan pribadi, seperti halnya dalam konteks kenyamanan kendaraan dan keamanan perjalanan.

Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi berdampak langsung pada peningkatan transportasi yang ada yang menyebabkan kemacetan lalu lintastinggi. Oleh karena itu sangat penting pengoptimalan penggunaan angkutan umum, karena angkutan umum yang sedikit dapat mengangkut banyak penumpang, sedangkan banyaknya angkutan pribadi tidak dapat mengangkut penumpang yang banyak, sehingga kemacetan jalan pun lumrah terjadi. Dominasi kendaraan pribadi mengakibatkan kenaikan angka alat

transportasi, yang mengakibatkan kepadatan lalu lintas yang tinggi (Basuki, 2008). Namun peristiwa tersebut dapat diminimalisir menggunakan pengoptimalan penggunaan transportasi umum, pasalnya jika sebagian besar masyarakat mengoptimalkan penggunaan angkutan umum maka kapasitas kendaraan pribadi di jalan pun secara tidak langsung dapat berkurang. Hal tersebut tidak jauh dari peningkatan pelayanan dalam angkutan umum, karena semakin baik pelayanan yang diberikan kepada masyarakat maka semakin banyak pula masyarakat yang berminat menggunakan angkutan umum.

Peningkatan pelayanan angkutan umum harus diimbangi dengan pemberlakuan standarisasi pelayanan minimal. Menurut Kementerian Perhubungan standar pelayanan minimal merupakan syarat dalam menyelenggarakan angkutan massal dengan berbasis jalan terkaiat mutu serta pelayanan yang harusnya didapatkan oleh para pengguna jasa angkutan umum yang berbasis jalan secara minimal. Adapun SPM terhadap angkutan massal di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 141 mencakup keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan pengguna jasa dan dijelaskan pada Lampiran I Permen Perhubungan No. 98/2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Standarisasi perlu diterapkan karena erat kaitannya dengan penilaian kinerja angkutan umum, sehingga pelayanan angkutan umum dapat dilakukan secara optimal.

Standarisasi pelayanan angkutan umum mencakup usaha bagaimana penumpang dapat merasa cukup bahkan terhadap pelayanan yang diterima, merasa puas karena penumpang merasa pelayanan yang diberikan sangat maksimal serta membuat penumpang merasa tidak keberatan dengan pengeluaran yang sepadan dengan pelayanan yang telah diterima.

Terminal Gayatri Tipe A Kabupaten Tulungagung yang terletak di Kelurahan Karangwaru, Kecamatan Kutoanyar, Kabupaten Tulungagung diresmikan oleh Suroyo Alimuoeso selaku Jendral Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan pada tanggal 29 Oktober 2014. Terminal Gayatri Tipe A Kabupaten Tulungagung mempunyai luas 13.369,8 meter dan semenjak tahun 2010 didirikan menggunakan dana multiyear yang bersumber 50% dari dana APBN, 40% dari APBD Provinsi Jawa Timur dan 10% dari APBD Kabupaten Tulungagung. Terminal gayatri Kabupaten Tulungagung adalah hasil komunikasi antar pemerintah daerah, pemerintah pusat dan provinsi sehingga karena dengan didukung lokasi yang strategis, sehingga pembangunan Terminal Gayatri Tulungagung selesai sesuai target dalam kurun waktu dua (2) tahun.

Keberadaan Terminal di Kab. Tulungagung sebagai fasilitas transportasi terlebih angkutan umum begitu penting dan diperlukan, karena Tulungagung adalah kota asal atau tujuan dari kota lain atau disekitarnya atau pada kota di provinsi lain. Pertumbuhan penduduk yang mencapai kurang lebih 12% pertahun dapat menjadi

penunjang alasan untuk memperluas penambahan sarana dan prasarana khususnya dalam Transportasi. Terminal Gayatri Kabupaten Tulungagung berperan dalam menunjang kelanvaran perpindahan penumpang dalam meningkatkan kapasitas fasilitas LLAJ. Angkutan bus AKAP wajib berhenti di terminal Gayatri, menuju daerah tujuan lainnya dapat memanfaatkan bus AKDP, angkutan perkotaan atau perdesaan (Pusdatin, 2020).

Terminal ialah komponen yang berfungsi untuk tempat berhenti sementara kendaraan umum saat memindahkan penumpang dan barang sampai tujuan perjalanan. Selain itu terminal memiliki fungsi memberi kenyamanan serta kemudahan untuk penumpang ketikadalam perjalanan. Sehingga terminal bisa dijadikan tempat pergantian rute. Dapat disimpulkan bahwa terminal wajib memberikan pelayanan bagi para penumpang. Jumlah kendaraan masuk maupun keluar, daya tampung, sirkulasi kendaraan merupakan faktor yang berpengaruh pada kinerjadan teknis terminal.

Kabupaten Tulungagung mempunyai banyak angkutan umum, salah satunya adalah bus. Di Kabupaten Tulungagung bus menjadi alat transportasi penting dan sangat berpengaruh dalam membantu mobilitas masyarakat sehari-hari. Kebutuhan masyarakat sehari-hari yang tidak dapat dijangkau oleh kendaraan pribadi mengharuskan masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum. Dewasa ini perkembangan teknologi juga berpengaruh terhadap perkembangan transportasi, terbukti dengan adanya situs atau fitur transportasi online. Hal tersebut membuat atau mengharuskan bus sebagai angkutan umum untuk semakin meningkatkan pelayanan dan kenyamanannya agar tidak kalah saing dan tetap beroperasi serta agar masyarakat tetap memilih angkutan umum bus sebagai alat transportasi mereka.

Terminal harus memberikan rasa aman dan nyaman kepada calon penumpang. Oleh karena hal tersebut sebagai bentuk rasa kepedulian pemerintah kepada masyarakat di terminal maka peningkatan fasilitas tetap dan selalu dinaikkan dari tahun ke tahun untuk menunjang kenyamanan dan keamanan calon penumpang yang ada di terminal. Terkait fasilitas yang ada di Terminal Tipe A Gayatri Tulungagung, fasilitas tambahan dan fasilitas penunjang yang dikembangkan adalah toilet umum, tempat istirahat, restoran atau tempat makan dan *rest area* atau tempat peristirahatan. Seperti yang Bapak Agung N selaku pegawai terminal mengatakan bahwa dahulu terminal terkenal dengan citra/kesan horror, banyak pencopet dan preman, menyikapi hal tersebut maka pusat mengupayakan untuk menghilangkan citra/kesan tersebut dengan cara memperbaiki fasilitas umum yang ada, seperti adanya toilet gratis, cafe, tempat karaoke, hal tersebut juga merupakan sebuah investasi bagi terminal itu sendiri, dan juga seperti disediakan penginapan, ruang bermain, ruang ber-AC, diberi mesin ATM, ataupun area *free wi-fi*, hal tersebut mendukung peningkatan fasilitas umum dan juga untuk menghilangkan citra/kesan horror terminal dalam fikiran masyarakat.

Terminal terbagi menjadi tiga, yaitu terminal Tipe A, terminal Tipe B dan Terminal Tipe C. Untuk Terminal Tipe A dikelola oleh kementerian perhubungan darat, seperti Tulungagung, Trenggalek, Kediri. Terminal Tipe B dikelola oleh dinas perhubungan provinsi, untuk di Tulungagung sendiri terletak di dekat Hotel Malinda. Untuk terminal Tipe C dikelola oleh dinas perhubungan kota/kabupaten.

Terdapat beberapa syarat yang harus dipenuhi untuk menjadi Tipe A, antara lain terminal harus menggunakan bus AKAP yaitu bus/angkutan Antar Kota Antar Provinsi, seperti contoh bus jurusan Tulungagung-Sumatra, Tulungagung-Jawa Tengah, Tulungagung-Jakarta, rute perjalanan yang sudah melintasi provinsi. Terminal tipe A juga melayani bus AKDP yaitu Antar Kota Dalam Provinsi, seperti contoh bus jurusan Tulungagung-Surabaya dengan bus Harapan Jaya atau Bagong itu dinamakan Antar Kota Dalam Provinsi yaitu angkutan menuju satu kota ke kota lain namun tetap dalam lingkup satu provinsi. Terminal tipe B dikelola oleh dinas perhubungan provinsi dan hanya melayani AKDP yaitu Antar Kota Dalam Provinsi, untuk di wilayah Jawa Timur terdiri dari Terminal Nganjuk, Jombang, Mojokerto. Jika Tipe C hanya melayani MPU (mobil penumpang umum) angkutan pedesaan, angkutan perkotaan. Untuk angkutan perkotaan di Kabupaten Tulungagung sekarang tidak ada, yang ada hanya angkutan pedesaan, seperti contoh yang ada di Kecamatan Ngantru. MPU (Mobil Penumpang Umum) angkutan pedesaan dikelola oleh dinas perhubungan kabupaten/kota. Jadi dinas perhubungan yang mengelola angkutan umum ada dua yaitu dinas perhubungan kabupaten/kota dan dinas perhubungan provinsi.

Terkait dengan kenyamanan yang ditingkatkan, bahwa dewasa ini terlebih di Kabupaten Tulungagung semua angkutan umum bus besar telah menggunakan AC, hal tersebut dilakukan guna menunjang atau untuk meningkatkan kenyamanan dalam angkutan umum agar para penumpang merasa nyaman dan menikmati perjalanan mereka hingga sampai tempat tujuan.

Tiket penumpang umum masuk dalam dokumen angkutan orang, dimana terkait dokumen angkutan orang diatur dalam Bab VII Pasal 87 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Dijelaskan Bapak Agung N bahwa terkait harga tiket penumpang umum di Kabupaten Tulungagung menggunakan sistem tarif jarak batas atas dan batas bawah untuk pelayanan ekonomi sesuai yang tercantum dalam Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.2462/PR.301/DRJD/2015.

Penetapan harga atau tarif diserahkan kepada perusahaan otobus namun perusahaan otobus harus memenuhi ketentuan tarif batas atas dan batas bawah, selama tidak lebih kurang dari tarif batas bawah dan tidak lebih banyak dari batas tarif batas atas maka perusahaan otobus dikatakan telah memenuhi atau mengindahkan ketentuan tarif batas atas dan batas bawah, serta selama tidak ada *complain* dari para penumpang, maka dapat dikatakan terkait harga tiket penumpang

tidak mengalami masalah. Untuk mengetahui adanya pelanggaran kenaikan tarif adalah dari adanya aduan dari penumpang ke perusahaan otobus, selanjutnya bus yang menyalahi aturan tarif nanti akan mendapatkan sanksi dari perusahaan otobus.

Pelayanan bus non ekonomi terkait tarif diserahkan pada mekanisme pasar, namun besaran tiket yang berlaku tetap harus dilaporkan kepada Dirjen Perhubungan Darat. Kenaikan tarif harus tetap memenuhi batas wajar sehingga tidak memberatkan bagi masyarakat yang akan melakukan perjalanan. Nilai tarif non ekonomi diserahkan pada mekanisme pasar karena bus non ekonomi/patas memiliki fasilitas yang lebih bagus daripada ekonomi. Berdasarkan apa yang dikatakan Bapak Agung N bahwa di Tulungagung belum pernah didapati terkait aduan harga tarif, dengan demikian dapat dikatakan bahwa sistem tarif tiket penumpang tidak mengalami masalah.

Pelayanan yang diberikan bus AKAP lebih dari bus angkutan AKDP, seperti adanya toilet dalam bus serta dapat dilihat dari servis makan yang diberikan. Seperti contoh bus dengan tujuan Tulungagung-Lampung, ada servis makan dua kali yang diberikan oleh perusahaan bus, biasanya perusahaan bus bekerja sama dengan pemilik tempat makan, hal tersebut dilakukan untuk menambah fasilitas yang ada guna meningkatkan mutu pelayanan serta untuk menarik simpati atau daya tarik pembeli.

Terkait rute bus, terminal tipe A dimasuki untuk angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), seperti contoh Blitar – Lampung dengan tujuan awal Blitar maka harus masuk Tulungagung karena ada Terminal Tipe A, jadi Blitar-Kediri-Nganjuk, nanti setelah masuk Nganjuk tidak diwajibkan melewati terminal karena di Nganjuk adalah tipe B. Setelah masuk terminal tipe B maka mengikuti trayek nya sendiri-sendiri, seperti Tulungagung-Surabaya, Tulungagung-Malang, Tulungagung-Banyuwangi, Tulungagung-Trenggalek, atau Tulungagung-Ponorogo dan lain seterusnya. Seperti contoh bus dengan jurusan Blitar-Tulungagung jurusan Jogja. Di Tulungagung untuk trayek paling pendek dalam angkutan antar kota antar provinsi adalah bus dengan jurusan Tulungagung-Solo, sedangkan untuk trayek yang jauh itu adalah Tulungagung-Jakarta, Tulungagung-Jambi, Tulungagung-Lampung, Palembang, Pekanbaru, Medan juga ada. Menjangkau wilayah Jawa-Sumatra, Jawa-Sumatra-Bali.

Sistem pembelian tiket bus jarak jauh biasanya menggunakan sistem online, seperti penjelasan dari Bapak Agung N bahwa maksud dari sistem online adalah antar agen dari agen resmi itu terhubung, jadi dikantor pusat itu ada operator, untuk angkutan umum antar kota antar provinsi pasti menggunakan agen.

Untuk menjamin kenyamanan dan keamanan calon penumpang, maka pihak terminal selalu mengadakan uji KIR yang berasal dari Bahasa Belanda *keur*, uji KIR itu sendiri mempunyai pengertian sekumpulan atau rangkaian kegiatan untuk melakukan uji kendaraan sebagai tanda atau untuk mengetahui apakah kendaraan

umum tersebut layak untuk digunakan di jalan raya, khususnya angkutan yang membawa penumpang atau barang (Dinas Perhubungan, 2020).

Ketika bus memasuki terminal, maka dari pihak terminal langsung ada pengecekan secara menyeluruh terkait apakah angkutan tersebut layak dan memenuhi standar mulai dari administrasi hingga kelayakan fisik angkutan itu sendiri. Apabila terkait masalah administrasi seperti uji KIR mati maka harus ganti ulang, jika masalah kelayakan fisik seperti roda gundul, roda tidak layak, maka keberangkatan akan ditunda terlebih dahulu, diminta untuk diganti yang lebih layak, tidak ada sanksi, namun hanya menunda keberangkatan tapi harus diganti saat itu juga. Seperti halnya lampu mati atau tidak nyala maka tidak ada sanksi yang diberikan dan hanya ditunda keberangkatannya untuk digunakan memperbaiki kendala yang ada.

Kelayakan jalan angkutan umum sangat berkaitan dengan keselamatan penumpang. Jadi ketika terjadi sebuah kecelakaan angkutan umum maka erat kaitannya dengan kelayakan jalan bus angkutan umum, seperti rem blong atau hal yang lain, oleh karena hal tersebut untuk mencegah hal tersebut terjadi para penyidik selalu melakukan cek kelayakan angkutan umum pada waktu pemberangkatan awal. Petugas selalu melakukan pengecekan dengan serius, karena berkaitan dengan keselamatan. Kalau terkait administrasi bisa ditilang, namun jika terkait kelayakan jalan jika bisa harus diperbaiki, kalau tidak bisa dipersilahkan pulang dengan maksud lain penumpang diturunkan lalu dipindah ke bus lain namun tetap satu perusahaan.

Tujuan wawancara penelitian ini adalah untuk memperoleh data dalam penelitian penerapan pasal 141 ayat (1) huruf C UU No. 22/2009 tentang LLAJ terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung khususnya di Terminal Tipe A Gayatri. Wawancara dilakukan pada tanggal 10 April 2022 dengan menemui Bapak Agung N selaku pegawai dinas perhubungan Kabupaten Tulungagung dan pada tanggal 30 Mei 2022 dengan turun ke lapangan untuk melakukan *survey* secara langsung dengan melakukan wawancara kepada salah satu *crew bus*.

Substansi inti dari standar pelayanan kenyamanan angkutan umum adalah menjamin bahwa jasa layanan angkutan umum dapat dinikmati calon penumpang dengan nyaman. Standar pelayanan minimal yang dijanjikan oleh angkutan umum AKAP dan angkutan umum AKDP sesuai dengan Lampiran I Permen Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek diukur dari kapasitas angkut, fasilitas utama dan fasilitas tambahan.

Aspek *pertama*, terkait kapasitas angkut berkaitan dengan jumlah penumpang yang sudah disesuaikan, penetapan total maksimal penumpang diterapkan agar tidak terjadi situasi berdesakan sehingga penumpang dapat menempati tempat duduk dengan nyaman. Di terminal tipe A gayatri Tulungagung jumlah maksimal penumpang untuk AKAP dan AKDP itu tidak sama, disesuaikan dengan kartu

trayek. Dalam kartu trayek/kartu pengawasan tertulis untuk angkutan antar kota antar provinsi ada jumlah kursi 56, 40 dan 23 untuk *super VVIP*. Untuk angkutan antar kota dalam provinsi jumlahnya tidak sama, untuk *non-ekonomi* atau patas 40 kursi, ekonomi 60 kursi. Dijelaskan juga bahwa tidak ada jumlah minimal penumpang agar bus dapat dijalankan, jadi setiap bus ada atau tidak adanya penumpang maka bus harus tetap dijalankan. Jika terjadi kelebihan jumlah penumpang yang melebihi jumlah kursi, dulu penumpang berdiri atau disediakan kursi ditengah lorong, namun sekarang sudah tidak ada dalam artian sudah sesuai antara jumlah penumpang dan jumlah kursi. Kenaikan jumlah penumpang sering terjadi pada hari Sabtu, Minggu dan Senin (Nugroho, 2022).

Fasilitas utama terdiri dari enam aspek, aspek pertama yaitu tempat duduk yang mana dalam susunan tempat duduk angkutan antar kota antar provinsi dan antar kota dalam provinsi ditentukan harus memenuhi konfigurasi seat ekonomi 2-3, eksekutif 2-2, super eksekutif 2-1. Bahan dasar tempat duduk terbuat dari busa dan berfungsi dengan baik. Lebar tempat duduk ekonomi paling sedikit 400mm, eksekutif paling sedikit 480mm dan super eksekutif paling sedikit 650mm. Jarak antar tempat duduk ditentukan dari depan sandaran ke sisi belakang sandaran tempat duduk didepannya untuk ekonomi minimal 650mm, eksekutif paling sedikit 850mm, super eksekutif paling sedikit 1200mm. lebar gorong atau gang tengah untuk ekonomi paling sedikit 350mm, eksekutif paling sedikit 400, super eksekutif paling sedikit 400mm. Standar tersebut diatas diterapkan di terminal tipe A Gayatri Tulungagung dengan baik dan juga memenuhi standar yang ditentukan (Nugroho, 2022). Ketersediaan tempat duduk dimaksudkan agar para pelaku perjalanan tidak berdesak-desakan dan dapat menikmati perjalanan mereka dengan nyaman.

Aspek *kedua* yaitu nomor tempat duduk, nomor tempat duduk digunakan dengan tujuan sebagai urutan tempat duduk yang berfungsi sebagai pemandu penumpang untuk duduk berdasarkan nomor yang ada pada tiket agar ketertiban pada angkutan umum dapat tercipta serta untuk menghindari penumpang yang saling berebut tempat duduk. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan salah satu crew bus dikatakan bahwa dalam angkutan AKAP dan angkutan AKDP di terminal tipe A Gayatri Tulungagung tidak terdapat nomor tempat duduk dan nomor kursi, namun demikian ketertiban tetap terjaga dan penumpang tidak ada yang berebut tempat duduk karena dibantu dengan kesadaran penumpang itu sendiri yaitu penumpang yang naik duluan yang berhak memilih kursi mana yang hendak ditempati dan penumpang yang terakhir yang mendapatkan sisa kursi yang kosong (Crew Bus, 2022).

Aspek *ketiga* yaitu fasilitas sirkulasi udara, dalam AKDP dan angkutan AKAP dijelaskan bahwa definisi sarana sirkulasi udara adalah berupa jendela atau kap yang terletak di atas transportasi bisa dibuka ataupun ditutup agar suhu ruangan terjaga, terlebih untuk menghindari suhu yang menyengat jika cuaca panas. Di Tulungagung hal tersebut diterapkan dengan baik, bahwa jika bus tersebut AC maka kap ataupun

jendela ditutup, jika bus tersebut tidak AC maka dibuka dengan kata lain kapa tau jendela yang ada di angkutan umum AKAP dan AKDP di Terminal Tipe A Gayatri Tulungagung dapat berfungsi dengan baik.

Aspek *keempat* adalah rak bagasi, adalah tempat atau ruang yang disediakan didalam angkutan umum untuk menempatkan barang bawaan penumpang yang letaknya didalam angkutan umum atau didalam kendaraan sehingga menimbulkan suasana aman dan tidak mengganggu penumpang dalam artian tidak menghabiskan ruang di tempat duduk karena barang penumpang bisa diletakkan di rak bagasi. Rak bagasi tersedia di setiap angkutan umum AKDP dan angkutan umum AKAP di Terminal Tipe A Gayatri Kabupaten Tulungagung.

Aspek *kelima* adalah bagasi bawah, merupakan ruang khusus dibawah ruang penumpang yang mempunyai fungsi sebagai tempat menyimpan barang yang ukurannya besar serta berprioritas sebagai tempat menyimpan kursi roda. Menurut penjelasan crew bus bahwa bagasi bawah tersedia di angkutan umum AKAP dan AKDP di Tulungagung yang digunakan untuk penyimpanan barang penumpang. Selain hal tersebut, rak bagasi juga berfungsi sebagai sumber dana tambahan bagi perusahaan otobus karena dapat digunakan sebagai jasa pengiriman paket bus, ruang bagasi yang luas membuat pengiriman barang menjadi lebih aman. Paket tersebut dikirimkan sesuai dengan jadwal keberangkatan bus, sehingga estimasi waktu sampai pun lebih cepat bahkan hanya dalam hitungan jam saja.

Dewasa ini beberapa jasa pengiriman paket telah menyediakan website khusus untuk akses melakukan pelacakan atau tracking sehingga pelanggan dapat melihat atau memantau perjalanan barangnya. Hal tersebut membuat pelanggan tetap antusias menggunakan jasa pengiriman paket bus karena inovasi fasilitas dan pelayanan yang semakin ditingkatkan. Seperti paket cepat harapan jaya ekspres, PT. Harapan Jaya Ekspres merupakan perusahaan jasa pengiriman barang yang bertempat di Tulungagung tepatnya di Jalan Mayor Sujadi Nomor 23 A Tulungagung dengan moto Murah, Aman, Tercepat dan Terpercaya yang melayani pengiriman barang, dokumen, sepeda motor, frozen, hewan, ikan, dsb. dengan rute atau tujuan Blitar, Trenggalek, Tulungagung, Kediri, Nganjuk, Ponorogo, Madiun, Ngawi, Solo – Kendal (Semarang) - Yogyakarta – Magelang – CIJABODETABEK – Bandung – Merak – Lampung. Yang memiliki beberapa pilihan kiriman, antara lain Kiriman 2 jam - 8 jam sampai (antar kota dalam provinsi atau antar kota antar provinsi) dengan rute Jawa Timur ke Jawa Timur dan Jawa Tengah, Jawa Tengah ke Jawa Tengah dan Jawa Timur, Jawa Barat ke Jawa Barat - Jakarta - Bogor - Tangerang – Merak, Jakarta ke Bogor - Tangerang - Merak - Lampung – Jawa Barat. Dan Kiriman 1 Hari sampai (antar provinsi) dengan rute Jawa Timur/ Jawa Tengah ke Jawa Barat - Bandung - Jakarta - Tangerang - Bogor - Merak - Lampung – Palembang. Di Tulungagung layanan jasa kirim paket bus untuk angkutan antar kota antar provinsi mempunyai rute Blitar – Jogja – Cijabodetabek – Merak – Lampung – Palembang, sedangkan untuk angkutan antar kota dalam provinsi mempunyai rute

Blitar – Trenggalek – Tulungagung – Kediri - Kertosono - Jombang – Surabaya (Harapan Jaya, 2021).

Aspek *keenam* adalah sarana kebersihan, seperti tempat sampah dan/atau kantong kertas/plastik. Kriteria adanya fasilitas kebersihan yaitu minimal tersedia dua buah tempat sampah yang beradapada bagian depan serta belakang transportasi dan satu kantong plastik/kertas yang disediakan pada tempat duduk. Fasilitas kebersihan ini disediakan disetiap angkutan antar kota antar provinsi dan angkutan antar kota dalam provinsi di Terminal Tipe A Gayatri Tulungagung (Crew Bus, 2022).

Aspek *pertama* dalam fasilitas tambahan adalah kaca film, dijelaskan bahwa kaca film harus memenuhi presentase kegelapan yaitu paling gelap 40 % dengan tujuan untuk mengurangi cahaya matahari yang masuk. Berdasarkan penelitian keterangan yang diberikan langsung oleh crew bus dan hasil survey langsung penuis, kaca film telah memenuhi atau telah sesuai standar yang diterapkan.

Aspek *kedua* dalam fasilitas tambahan adalah sarana *visual audio* yang ditempatkan didalam ruang penumpang. Fasilitas ini setidaknya harus tersedia satu karena digunakan untuk sarana hiburan penumpang. Di dalam angkutan AKAP dan angkutan AKDP yang ada di terminal tipe A Gayatri Tulungagung khususnya yang didatangi oleh peneliti tersedia sarana *visual audio* dan didukung penjelasan oleh crew bus bahwa tersedia juga tv dan radio.

Aspek *ketiga* dalam fasilitas tambahan adalah gordena, berupa kain yang digunakan sebagai penutup kaca yang berada disamping dengan fungsi melindungi penumpang dari sinar matahari. Gordena tersedia di angkutan AKAP dan angkutan AKDP di Terminal Tipe A Gayatri Tulungagung, crew bus menambahkan pernyataan bahwa fasilitas di bus sangat lengkap, meskipun bus tersebut adalah bus ekonomi.

Aspek *keempat* dalam fasilitas tambahan adalah pengatur suhu ruangan, AC (air conditioner) digunakan sebagai sarana pengatur suhu ruangan dengan suhu dalam kendaraan adalah 20-22°C. Fasilitas suhu ruangan yang tersedia di angkutan angkutan umum AKAP dan angkutan AKDP berfungsi baik terlepas angkutan tersebut ekonomi ataupun eksekutif.

Aspek *kelima* dalam fasilitas tambahan adalah tempat duduk yang bisa diatur atau yang disebut reclining seat. Tempat duduk yang dapat diatur ini harus tersedia baik dalam angkutan antar kota antar provinsi ataupun angkutan antar kota dalam provinsi. Berdasarkan survey langsung peneliti dan penjelasan crew bus, reclining seat ini tersedia dan berfungsi dengan baik di angkutan umum AKAP dan angkutan AKDP baik ekonomi ataupun eksekutif di terminal Tipe A Gayatri Tulungagung.

Aspek *keenam* poin a dalam fasilitas tambahan adalah larangan merokok, berdasarkan peraturan menteri yang ada bahwa larangan merokok ini merupakan hasil perubahan Permen Perhubungan No PM 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek

menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 29/2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No PM 98/2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Poin larangan merokok yaitu berupa *sticker* dan dengan gambar dan/atau tulisan /Dilarang Merokok/ dan harus tersedia paling sedikit 2 (dua) buah yang ditempatkan pada ruang penumpang pada kaca samping kanan dan samping kiri kendaraan serta terpasang dengan baik. Dalam penerapan berdasar yang dilakukan peneliti aspek ini dilaksanakan dengan baik didukung dengan angkutan umum yang mempunyai AC baik ekonomi ataupun non ekonomi dimana secara tidak langsung juga menghimbau untuk penumpang agar tidak merokok (Crew Bus, 2022).

Berikut adalah analisis singkat data dalam bentuk tabel hasil olah berdasarkan analisis data lapangan:

Tabel 1. Analisa Singkat

No	Aspek	Indikator	
		Sudah	Belum
1	Kapasitas Angkut	Jumlah sesuai kapasitas angkut	-
2	Fasilitas Utama	- Tempat duduk - Fasilitas sirkulasi udara - Rak bagasi - Bagasi bawah - Fasilitas kebersihan	- Nomor tempat duduk
3	Fasilitas Tambahan	- Kaca film - Sarana visual audio - Gorden - Pengatur suhu - Reclining seat - Larangan Merokok - P3K	

3. Hambatan dalam upaya penerapan Pasal 141 ayat (1) huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan

Pemerintah dan pihak terkait yang berperan pada implementasi Pasal 141 ayat (1) huruf C UU No. 22/2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung pasti sudah berusaha semaksimal mungkin untuk mengindahkan peraturan yang ada. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa proses dalam mewujudkan aturan yang ada pasti tidak selalu berjalan sesuai apa yang menjadi harapan. Terdapat berbagai faktor yang melandasi tidak berjalannya aturan tersebut baik faktor internal maupun eksternal, terkait hambatan yang menghalangi terwujudnya aturan yang ada pasti diimbangi dengan usaha untuk menerapkan peraturan tersebut atau usaha untuk menghasilkan hasil yang sama dengan peraturan tersebut.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dan didorong dengan data pendukung berupa penjelasan crew bus dan pegawai dinas terkait bahwa yang menjadi hambatan

implementasi Pasal 141 ayat (1) huruf C UU No. 22/2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum adalah tidak adanya nomor temoat duduk atau nomor kursi di beberapa angkutan umum yang berfungsi sebagai urutan tempat duduk yang digunakan sebagai pemandu untuk penumpang sehingga penumpang dapat duduk sesuai nomor tiket dengan tujuan menjaga ketertiban di kendaraan selama proses perjalanan guna menghindari penumpang yang saling berebut tempat duduk. Berdasar pada penjelasan crew bus dan pihak dinas terkait menjelaskan bahwa dengan tidak adanya nomor penumpang tersebut tidak menjadi hambatan atau sebuah masalah baru yang mengganggu penerapan standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung. Ketertiban tetap terjaga karena dibantu dengan kesadaran calon penumpang yang menempati tempat duduk atau kursi penumpang sesuai dengan waktu kedatangan masing-masing.

D. SIMPULAN

Penerapan Pasal 141 Ayat (1) Huruf C UU No. 22/ 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung tepatnya di Terminal Gayatri Tipe A Kabupaten Tulungagung sudah sesuai dengan standar ketentuan yang di amanatkan oleh Undang-Undang. Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung sudah melaksanakan ketentuan yang ada dengan baik, meskipun terdapat ketentuan yang tidak dilaksanakan namun hal tersebut tidak memberikan dampak yang berarti terhadap mobilitas angkutan umum di Tulungagung khususnya angkutan umum AKAP dan angkutan umum AKDP.

Penghambat penerapan Pasal 141 Ayat (1) Huruf C UU No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung tepatnya di Terminal Gayatri Tipe A Kabupaten Tulungagung adalah ada satu fasilitas penunjang kenyamanan yang belum dapat terealisasi yaitu tidak adanya nomor tempat duduk atau nomor kursi di beberapa angkutan umum. Perealisasi fungsi dari nomor tempat duduk atau nomor kursi dibantu dengan kesadaran calon penumpang yang tinggi dengan duduk sesuai waktu kedatangan dan memilih tempat duduk tanpa mengambil alih tempat duduk yang sudah diduduki penumpang lain.

E. DAFTAR RUJUKAN

- Amiruddin, & Zainal, A. (2004). *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Arista, P. W. (2018). *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standarv Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang. FISIP, Universitas Airlangga*. Universitas Airlangga.
- Asikin, Z. (2016). *Pengantar metode penelitian hukum*.
- Basuki, I. (2008). *Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan. Jurnal*

- Transportasi*, 8(1), 57–66.
- Crew Bus. (2022). *Wawancara terstruktur informan 2, 30 Mei 2022*. Tulungagung.
- Dinas Perhubungan. (2020). *Layanan Uji KIR Dinas Perhubungan Kabupaten Bangkalan*.
- Fajar, M., & Achmad, Y. (2010). *Dualisme Penelitian Hukum Empiris & Normatif*. Pustaka Pelajar.
- Harapan Jaya. (2021). PT. Harapan Jaya Ekspres.
- IDalamat.com. (2021). *Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung*.
- Ikhwan, A. (2021). *Metode Penelitian Dasar (Mengetahui Model Penelitian dan Sistematikanya)*. Tulungagung: STAI Muhammadiyah Tulungagung.
- Kusmanto, H., Pinayungan, J., & Isnaini. (2018). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Public Administration Journal*, 8(1), 108–123. <https://doi.org/10.31289/jap.v8i1.1581>
- Nariasih, L. P., Lemes, I. N., & Remaja, I. N. G. (2022). Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Dalam Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan. *Kertha Widya*, 10(1), 45–75. <https://doi.org/10.37637/kw.v10i1.1034>
- Nugroho, A. (2022). *Wawancara terstruktur informan 1, 30 Mei 2022*. Tulungagung.
- Nurhayati, A. (2020). Persepsi Kenyamanan Dan Harga Terhadap Minat Penggunaan Jasa Transportasi Angkutan Umum Kota Di Kabupaten Purwakarta. *Eqien: Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 7(1), 16–23. <https://doi.org/10.34308/eqien.v7i1.108>
- Pusdatin. (2020). *Terminal Gayatri Tulungagung Resmi Dioperasikan*.
- Rahma, N. (2013). Peranan Dinas Perhubungan dalam Meningkatkan Pelayanan Masyarakat Di Bidang Angkutan Kota (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang). *Jurnal Administrasi Publik Mahasiswa Universitas Brawijaya*, 1(7), 1296–1304.
- Rahmawati, E. (2019). *Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang (Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Masalah Mursalah)*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Setiawan, R. (2014). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Program Trans Metro Pekanbaru Tahun 2012-2013). *Jom FISIP*, 1(2), 1–14.
- Soerjono, S. (2005). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia Pers.
- Suhada, T. D. (2018). *Pelayanan Transportasi Umum Melalui Trans Jogja di Kota Yogyakarta Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan*. Universitas

Muhammadiyah Yogyakarta.

- Sulistiyorini, R. (2012). Penerapan Standar Pelayanan Transjakarta Busway Ditinjau Dari Pengoperasian dan Karakteristik Penumpang. *Jurnal Teknik Sipil UBL*, 3(2), 357–366.
- Waldianto, R. I., & Rusli, Z. (2015). Implementasi Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru (Studi Kasus : Kelancaran Dan Keselamatan Lalu Lintas). *Jurnal Online Mahasiswa (JOM) Bidang Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 2(2).