

SKRIPSI

DIAH KUMALASARI

**ASPEK HUKUM PEMBERIAN IZIN TRAYEK
MOBIL PENUMPANG UMUM (MIKROLET)
DI WILAYAH KOTA SURABAYA**



**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2000**

**ASPEK HUKUM PEMBERIAN IZIN TRAYEK
MOBIL PENUMPANG UMUM (MIKROLET)
DI WILAYAH KOTA SURABAYA**

SKRIPSI

**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS
DAN MEMENUHI SYARAT-SYARAT UNTUK MENCAPAI
GELAR SARJANA HUKUM**

Dosen Pembimbing,

Penyusun,



EMANUEL SUDJATMOKO, S.H., MS.

NIP. 131 125 987



DIAH KUMALASARI

NIM. 039614382

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2000**

**Skripsi ini telah diuji dan disetujui oleh Panitia Penguji
pada tanggal : 03 Agustus 2000**

Panitia Penguji :

KETUA : Tatiek Sri Djatmiati, S.H., MS.



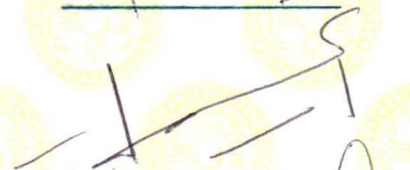
ANGGOTA : 1. Emanuel Sudjtmoko, S.H., MS.



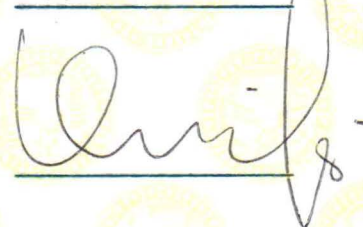
2. Sumardji, S.H., MS.



3. Lanny Ramli, S.H., M.Hum.



4. Urip Santoso, S.H., M.H.



MOTTO:

*Allah SWT akan menyinari (wajah) orang yang mendengarkan
sesuatu (yakni ilmu) dariku kemudian ia menyampaikannya. Sebab
tidak sedikit orang yang menyampaikan lebih mengerti dibandingkan
dengan orang yang mendengar.*

(HR. Tarmizi dari Abdullah Bin Mas'ud RA)

KATA PENGANTAR

Assalammu'alaikum wr. wb.

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya kepada saya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul "Aspek Hukum Pemberian Izin Trayek Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) Di Wilayah Kota Surabaya" sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana di bidang ilmu hukum dari Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Dalam penyusunan skripsi ini, saya menyadari sepenuhnya bahwa tanpa adanya pengarahan, bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak, saya tidak dapat menyelesaikan tugas akhir ini dengan baik. Oleh karena itu dalam kesempatan ini saya ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Machsoen Ali, S.H., MS., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Airlangga;
2. Bapak Sumardji, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Fakultas Hukum Universitas Airlangga;
3. Bapak Emanuel Sudjatmoko, S.H., MS., selaku Dosen Pembimbing yang dengan ikhlas dan penuh kesabaran untuk meluangkan waktunya dalam memberikan saran dan bimbingan hingga terselesaikannya penyusunan skripsi ini;
4. Ibu Tatiek Sri Djatmiati, S.H., MS.; Bapak Sumardji, S.H., M.Hum.; Bapak Urip Santoso, S.H., MH., dan Ibu Lanny Ramli, S.H., M.Hum., selaku tim penguji skripsi ini yang telah menguji dan memberikan masukan yang sangat berarti bagi penulis;
5. Bapak Kepala Seksi Angkutan DLLAJ Kota Surabaya yang telah memberikan izin dan membantu saya dalam memberikan data dan informasi yang sangat menunjang dalam penyusunan tugas akhir ini.

6. *"My Big Family"* : Papi, Mami dan *my dear sisters 'n brother*, Dyah "Dea" Muswitasari, S.E., Diah "Ima" Normasari, dan Firman "*Munfred*" Aditama, yang telah banyak memberikan dorongan moral dan spiritual hingga saya dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
7. Boeat Memey, Ollief"19", Fisca, Ratih, Si "Winnie the pooh" Aya', *thank's for being my best friends that all of u always help 'n support me for 4th years. 'N special thank's for Gama' especially for your help 'n advice for me, 'n also I hope we'll always be a good friend forever;*
8. Boeat konco-koncoku KKN XXI seperjuangan, spesial toek' : Elly, Tugo, Andi So'klin, Sonny, Intan 'n Sari, *remember our memories in Mojogede, I hope all of u never forget it;*
9. Boeat Jupri, Desy"ci", Icha, Dina, Renny 'n siapa saja yang 'gak mungkin saya sebutkan satu persatu, ma'acih banyak atas sumbangan ide 'n saran serta pinjaman bukunya selama penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, tak ada gading yang tak retak. Meskipun dalam penyusunan skripsi ini saya berusaha semaksimal mungkin untuk kesempurnaannya, tapi sebagai manusia tentunya tidak terlepas dari kesalahan dan kealpaan. Oleh karena itu kritik dan saran sangat saya harapkan.

Wassalamu'alaikum wr. wb.

Surabaya, Agustus 2000

PENULIS

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
MOTTO	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I : PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang dan Masalahnya	1
1.2. Penjelasan Judul	6
1.3. Alasan Pemilihan Judul	8
1.4. Tujuan Penulisan	9
1.5. Metode Penelitian	10
1.6. Pertanggungjawaban Sistematika	12
BAB II : PROSEDUR PENYELENGGARAAN PERMOHONAN IZIN TRAYEK	
2.1. Kebijakan Izin Trayek di Kota Surabaya	15

2.2. Prosedur Penerbitan Izin Trayek	26
a) Ketentuan dan Persyaratan	27
b) Prosedur Pengajuan Permohonan Izin Trayek	29
2.3. Kewajiban–Kewajiban bagi Pemegang Izin Trayek	37

BAB III : PENYELESAIAN SENGKETA DALAM KAITANNYA PERUBAHAN JALUR TRAYEK

3.1. Pelaksanaan trayek di Kota Surabaya	42
3.2. Studi kasus perselisihan/sengketa di dalam lyn TV	45
3.3. Upaya hukum dalam rangka penyelesaian sengketa akibat perubahan jalur trayek	52
a) Melalui jalur non litigasi	53
b) Melalui jalur litigasi	60

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

4.1. Kesimpulan	65
4.2. Saran	66

DAFTAR BACAAN

LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN I** : DAFTAR JUMLAH KENDARAAN ANGKUTAN
PENUMPANG UMUM DALAM KOTA (MIKROLET) DI
WILAYAH KOTA SURABAYA
- LAMPIRAN II** : JARINGAN TRAYEK LYN. TV
- LAMPIRAN III** : FORMULIR PERMOHONAN IZIN / PERPANJANGAN
TRAYEK ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM
KOTA
- LAMPIRAN IV** : FORMULIR SURAT KEPUTUSAN IZIN TRAYEK
MIKROLET
- LAMPIRAN V** : FORMULIR KARTU PENGAWASAN
- LAMPIRAN VI** : FORMULIR PEMBAYARAN RETRIBUSI IZIN TRAYEK

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Permasalahan : Latar Belakang dan Masalahnya

Tujuan dan arah pembangunan nasional yang telah ditetapkan dalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN), Ketetapan MPR No.II/MPR/1998 bertujuan untuk mewujudkan suatu masyarakat adil dan makmur yang merata materiil dan spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Sebagaimana diketahui bersama bahwa hasil pembangunan yang telah dilaksanakan di Indonesia dari Pelita I sampai dengan Pelita V, telah mampu mengangkat derajat dan martabat bangsa Indonesia yaitu melalui peningkatan pertumbuhan ekonomi di seluruh wilayah Republik Indonesia ini. Pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi diperlukan untuk menggerakkan dan memacu pembangunan di bidang-bidang lain. Keberhasilan pembangunan yang telah dicapai juga tidak lepas dari peranan transportasi sebagai urat nadi pembangunan bangsa, hal ini salah satunya ditandai dengan meningkatnya mobilitas angkutan jalan raya dalam jumlah besar dan berakibat makin besarnya kegiatan lalu lintas jalan.

Pesatnya pembangunan kota dan peningkatan jumlah penduduk memerlukan penambahan sarana dan prasarana khususnya di bidang transportasi. Penambahan ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam pelaksanaan kegiatannya, menunjang kelancaran pembangunan dan angkutan barang.

Dengan semakin pentingnya peran angkutan jalan raya maka semakin meningkat pula kebutuhan akan angkutan tersebut. Hal tersebut membawa dampak semakin banyak yang menanam usahanya dibidang tersebut, sehingga merupakan usaha yang semakin kompetitif.

Untuk mencegah persaingan yang tidak sehat sehingga menimbulkan monopolistis dibidang jasa angkutan tersebut, pemerintah telah mengaturnya di dalam undang-undang yaitu UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti UU No. 3 Tahun 1965. Dalam UU No. 14 Tahun 1992 tersebut ditegaskan bahwa transportasi diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien mampu mendukung usaha transportasi lainnya, menjangkau seluruh wilayah daratan. Jadi, penyediaan jasa pelayanan angkutan umum harus sesuai dengan tingkat kebutuhan, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu maka penyelenggaraan angkutan harus tertata dalam satu sistem yang terpadu baik antar moda maupun intermoda, khususnya pelayanan angkutan dalam kota.

Dalam upaya melayani angkutan dalam kota yang sesuai dan terpadu maka diperlukan pembinaan terhadap jaringan lintasannya yang tercermin dalam bentuk pembagian trayek, sebagaimana yang diatur dalam **Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 pada pasal 8 ayat (3)**, yaitu terdiri dari :

- a) *Trayek utama* yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan antara lain : melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan bersifat masal.

- b) *Trayek cabang* yang diselenggarakan dengan ciri- ciri pelayanan antara lain : melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman.
- c) *Trayek ranting* yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan antara lain: melayani angkutan dalam kawasan permukiman.
- d) *Trayek langsung* yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan antara lain: melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat masal dan langsung.

Pengaturan jaringan lintasan angkutan dalam bentuk pembagian trayek seperti tersebut di atas perlu ditetapkan, bila melihat kondisi pelayanan angkutan yang ada tampak adanya banyak ketimpangan, antara lain berbaurnya penggunaan jalan oleh berbagai jenis dan ukuran kendaraan, seperti kendaraan besar dengan kendaraan kecil, kendaraan bermotor dan tidak bermotor, trayek angkutan yang tumpang tindih dan belum sesuai dengan asal tujuan perjalanan, sehingga menurunkan kualitas pelayanan, yang pada gilirannya menimbulkan ketidakefisiensian penggunaan ruang jalan dan menimbulkan kemacetan.

Dalam usaha pemerintah mengendalikan masyarakat dalam lalu lintas di jalan raya, maka pemerintah memandang perlu mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan lalu lintas jalan raya dan perizinan yang berkait dengan kelengkapan kendaraan dan awak kendaraan. Izin yang dimaksud antara lain adalah trayek angkutan umum dan SIM bagi pengemudi.

Dewasa ini masalah perizinan telah menjadi masalah yang cukup rumit dan untuk sektor-sektor tertentu dirasakan sebagai beban yang berat. Seringkali izin tertentu mensyaratkan lagi izin-izin lain yang tidak sedikit jumlahnya. Bagi pengusaha

yang ingin menanamkan usahanya hal tersebut dianggap mengakibatkan timbulnya pemborosan waktu dan biaya yang seharusnya dihindari.

Sebagai negara yang sedang membangun, tidak lepas dari kekurangan-kekurangan yang masih ada dengan mengandalkan pengetahuan dan pengalaman yang juga berkembang dari waktu ke waktu. Untuk itu pemerintah bertekad untuk menata kembali perizinan-perizinan yang ada. Pemerintah mencoba keras menciptakan iklim yang lebih baik dan mendukung ke arah investasi modal yakni dengan penyederhanaan prosedur perolehan izin.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, mengenai perizinan angkutan ini khususnya tentang izin trayek angkutan penumpang umum dalam kota (mikrolet) di wilayah Kota Surabaya, Pemerintah Kota Surabaya telah mengeluarkan peraturan daerah yang mengatur tentang kebijaksanaan izin trayek yaitu Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 3 Tahun 1989 tentang Perubahan dari Peraturan Daerah Kotamadya Surabaya No. 3 Tahun 1982 tentang Izin Trayek Bagi Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Dalam Kotamadya Dati II Surabaya. Peraturan daerah tersebut merupakan realisasi dari Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah dalam Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II.

Mobil penumpang umum (mikrolet) sebagai salah satu sarana angkutan umum di Surabaya tentunya juga harus mematuhi ketentuan-ketentuan tersebut. Di Surabaya, berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya terdapat 4.684 mobil penumpang umum (mikrolet). Jumlah mikrolet yang

sangat banyak itu tentunya akan berpengaruh pada pengemudi mikrolet dalam mencari penumpang.

Dengan memperhatikan semakin bertambahnya jumlah mikrolet dari hari ke hari, berarti peluang untuk memperoleh keuntungan dari usaha angkutan jenis ini masih terbuka. Namun, hal ini akan dapat menimbulkan terjadinya keributan antar pengemudi lyn mikrolet. Keributan yang sering terjadi biasanya timbul apabila Pemerintah Kota Surabaya mengeluarkan trayek mikrolet baru yang mana jalur route yang ditentukan dalam trayeknya melewati trayek mikrolet lainnya. Biasanya dilakukan dengan cara mengajukan protes bahkan tidak jarang disertai tindakan kekerasan terhadap para pengemudi baru sehubungan dengan adanya penambahan trayek baru tersebut. Mereka beranggapan bahwa trayek mikrolet baru yang mendapatkan rekomendasi dari Pemerintah Kota Surabaya dianggap akan mengurangi pendapatan para pengemudi mikrolet lyn sebelumnya (trayek yang lama).

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, agar tidak terjadi akumulasi penyimpangan trayek angkutan kota maka perlu adanya penataan jaringan trayek angkutan penumpang umum dalam kota (mikrolet) di wilayah Kota Surabaya, yang dilakukan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya beserta instansi yang terkait, yang diawali dengan kegiatan penelitian lapangan terlebih dahulu sebelum mengeluarkan rekomendasi penambahan armada. Penelitian yang dilakukan bertujuan agar pemberian dan penerbitan trayek sehubungan dengan adanya penambahan armada tersebut dapat mempermudah transportasi dan tidak menambah kemacetan lalu lintas. Selain itu penelitian lapangan juga meliputi aspek ekonomi,

aspek sosial, dan aspek-aspek yang lain. Dengan mengadakan penelitian lapangan diharapkan setelah adanya penambahan armada dalam suatu trayek tidak menimbulkan keresahan bagi para pengemudi mikrolet trayek sebelumnya, bahkan diharapkan dapat mengurangi jumlah pengangguran khususnya di kota Surabaya.

Beranjak dari uraian latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka dalam penulisan skripsi ini dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

- 1) Bagaimanakah prosedur memperoleh izin trayek angkutan penumpang umum dalam kota (mikrolet) ?
- 2) Bagaimana upaya penyelesaian perselisihan / sengketa yang timbul akibat adanya penyimpangan kebijaksanaan Pemda mengenai izin trayek mikrolet ?

1.2. Penjelasan Judul

Untuk menjelaskan skripsi saya yang berjudul : “ *Aspek Hukum Pemberian Izin Trayek Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) di Wilayah Kota Surabaya* “ ini maka akan diuraikan satu demi satu pengertian istilah yang berkaitan dengan judul skripsi dan beberapa istilah yang akan digunakan untuk menunjang penulisan skripsi ini, dengan maksud untuk memperoleh kesatuan arti dan mencegah penafsiran yang berbeda-beda sehingga pembaca lebih memahami ruang lingkup permasalahan yang akan dibahas.

Adapun pengertian dari masing-masing istilah yang terdapat dalam judul skripsi ini saya uraikan sebagai berikut :

- Kata “*aspek*” mempunyai arti yaitu sudut pandang.¹ Jadi yang saya maksud dengan *aspek hukum* dalam penulisan skripsi ini adalah sudut pandang dari sisi yuridis formilnya, yaitu berdasarkan pada peraturan-peraturan yang mengaturnya. Aspek hukum yang saya tinjau dalam penulisan ini tidak hanya aspek teoritis, akan tetapi juga aspek yang timbul didalam penerapan hukum itu dalam prakteknya.
- Pengertian dari kata *Pemberian* disini adalah mengenai proses; pembuatan.² Maksudnya bagaimana proses dari keluarnya suatu izin, dalam hal ini adalah izin trayek mikrolet.
- Mengenai pengertian *Izin Trayek* disini sengaja saya uraikan secara terpisah untuk memperjelas makna masing-masing peristilahan tersebut. Yang dimaksud dengan “*Izin*” itu sendiri adalah “suatu persetujuan dari penguasa (pejabat yang berwenang) berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah, untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan perundang-undangan³.”
- Sedangkan yang dimaksud dengan “*Trayek*”, menurut rumusan dalam **Peraturan Daerah Kotamadya Surabaya No. 3 Tahun 1989**, adalah “lintasan tertentu yang digunakan untuk pelayanan jasa angkutan penumpang umum dengan kendaraan

¹ Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cet. IV, Balai Pustaka, Jakarta, 1993, h. 53.

² *Ibid*, h. 107.

³ J.B.J.M. ten Berge dan N.M. Spelt, diterjemahkan oleh Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Perizinan*, cet. 1, Yuridika, Surabaya, 1993, h. 2.

bermotor yang ditetapkan oleh Kepala Daerah atau Pejabat yang ditunjuk.” Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan, bahwa yang dimaksud dengan “izin trayek” adalah izin yang diberikan kepada seseorang, badan hukum atau badan usaha untuk dapat melakukan suatu kegiatan pelayanan jasa angkutan pada lintasan tertentu.

- Sedangkan yang dimaksud dengan *Mobil Penumpang Umum (mikrolet)* menurut **PP Nomor 41 Tahun 1993**, adalah: “setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.”

Dengan demikian maksud dari judul skripsi ini adalah penelitian izin trayek mikrolet ditinjau dari sudut pandang peraturan yang mengaturnya, mulai dari adanya permohonan untuk mendapatkan izin trayek hingga adanya masalah terhadap perpanjangan ataupun perubahan jalur trayek beserta semua konsekuensi yuridis yang timbul dan penyelesaiannya.

1.3. Alasan Pemilihan Judul

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa angkutan jalan raya merupakan faktor strategis dalam pembangunan, khususnya pembangunan di daerah, karena merupakan suatu lapangan pungutan pajak dan pendapatan bagi daerah yang sangat potensial. Dari faktor tersebut cukup banyak dana yang bisa diserap seperti pajak kendaraan bermotor, biaya balik nama kendaraan bermotor, uang dispensasi kelas jalan, izin trayek, dan sebagainya.

Dengan demikian pendapatan Pemerintah Kota Surabaya juga bertambah, dimana dengan adanya penambahan armada terhadap trayek yang telah ada sebelumnya, karena dengan adanya penambahan armada tersebut berarti banyak orang yang akan minta izin trayek untuk mengisi trayek lyn mikrolet yang mengalami penambahan armada. Dalam pemberian izin trayek tersebut selalu dipungut dengan biaya dan biaya tersebut akan masuk kas Pemda.

Bertitik tolak dari hal tersebut di atas, maka saya tertarik memilih judul "*Aspek hukum pemberian ijin trayek mobil penumpang umum (mikrolet) di wilayah Kota Surabaya*". Oleh karena itu alasan yang tepat dapat dikemukakan disini adalah izin trayek mikrolet dan persyaratan administrasinya merupakan hal yang baru bagi masyarakat, bahkan ada pengemudi mikrolet yang kurang mengetahui tentang prosedur izin trayek dan kewajiban-kewajiban yang harus dipatuhinya berkenaan dengan izin trayeknya. Demikian pula diharapkan dengan adanya penambahan armada dan kemudahan memperoleh izin trayek dirasakan akan sangat membantu kelancaran arus penumpang atau para pemakai jasa angkutan penumpang umum di Kota Surabaya.

1.4. Tujuan Penulisan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui masalah yang terjadi dan untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan sebelumnya. Penyusunan skripsi ini secara materiil bertujuan untuk memberikan sumbangan pengetahuan mengenai prosedur penyelenggaraan izin trayek angkutan penumpang umum (mikrolet) di Kota

Surabaya, selain itu untuk mengetahui pula upaya-upaya yang dapat ditempuh jika terjadi perselisihan atau sengketa akibat adanya kebijakan Pemerintah, khususnya Pemerintah Kota Surabaya, tentang pengaturan trayek lyn yang menyebabkan saling silang lyn pada suatu route trayek tertentu. Dengan demikian diharapkan dengan adanya penelitian ini mampu memberikan sumbangan guna pengembangan ilmu hukum khususnya dalam bidang hukum administrasi dalam kaitannya dengan bidang perizinan. Secara formal penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan akademis dalam mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

1.5. Metode Penelitian

a. Pendekatan Masalah.

Dalam memberikan penjelasan terhadap masalah yang menjadi pokok pembahasan, maka skripsi ini didasarkan pada pendekatan *yuridis-normatif*. Pendekatan masalah secara yuridis-normatif maksudnya adalah pendekatan yang didasarkan pada hukum dan peraturan perundang-undangan, khususnya yang berkaitan langsung dengan izin trayek mikrolet, sehingga dapat diperoleh pembahasan terhadap pokok permasalahan yang ada.

b. Sumber Bahan hukum.

Bahan hukum yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini meliputi antara lain bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer adalah bahan hukum atau informasi yang berasal dari nara sumber yang diteliti. Sebagai bahan

hukum primer dalam penulisan skripsi ini adalah diperoleh dari pihak-pihak yang terkait, yaitu Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ), yang khusus menangani perizinan trayek angkutan penumpang umum, serta para pemilik kendaraan ataupun pengemudi mikrolet yang terkait dengan pembahasan skripsi ini. Sedangkan bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah berupa berbagai karya ilmiah para sarjana (hukum), hasil-hasil penelitian hukum khususnya hukum administrasi yang menyangkut bidang perizinan, serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pembahasan skripsi.

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum.

Untuk mendapatkan bahan hukum yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini diperoleh dengan cara melakukan studi kepustakaan dan wawancara, yang selanjutnya akan dilakukan penyuntingan bahan hukum, pengklasifikasian bahan hukum yang relevan, dan penguraian secara sistematis. Perolehan bahan hukum melalui penelitian kepustakaan dikumpulkan dengan cara mencari dan mempelajari serta memahami buku-buku karangan ilmiah yang memuat pendapat beberapa sarjana, majalah, surat kabar, buletin serta peraturan perundang-undangan yang erat kaitannya dengan pembahasan skripsi ini. Sedangkan bahan hukum yang dilakukan melalui wawancara adalah dengan melakukan wawancara secara langsung dengan para pihak yang terkait, khususnya pada Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Surabaya, yang khusus menangani perizinan trayek angkutan penumpang umum dalam kota.

d. Analisa Bahan Hukum.

Berdasarkan bahan hukum yang diperoleh selanjutnya dalam skripsi ini akan dilakukan analisa berdasarkan *metode deskriptif analitis*, maksudnya penguraian permasalahan, dan pemecahan permasalahan tersebut dengan berdasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan yang ada.

1.6. Pertanggungjawaban Sistematika

Untuk memudahkan pemahaman isi skripsi ini, maka kerangka dibagi menjadi beberapa bab terdiri dari beberapa sub-bab.

Bab I. Pendahuluan, bab ini memberikan gambaran secara umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini, meliputi: permasalahan, latar belakang dan masalahnya, penjelasan judul, alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, metode dan pertanggungjawaban sistematika. Hal tersebut dimaksudkan untuk memberikan pengertian kepada pembaca agar dapat mengetahui secara garis besar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.

Dalam Bab II saya akan mencoba menguraikan mengenai bagaimana prosedur penyelenggaraan permohonan izin trayek tersebut. Bab ini mulai memasuki pada pokok permasalahan pertama dari skripsi ini, dimana dijelaskan dalam beberapa sub-bab. Yang pertama menjelaskan mengenai kebijaksanaan izin trayek di Kota Surabaya yaitu untuk mengetahui kebijaksanaan apa saja yang telah dikeluarkan oleh Pemda

Surabaya berkaitan dengan izin trayek angkutan penumpang umum; yang kedua adalah mengenai prosedur atau penerbitan izin trayek yang akan dijabarkan dalam dua pembahasan yaitu tentang ketentuan dan persyaratan dalam pengajuan permohonan izin trayek, dan tentang prosedur pengajuan permohonannya. Pembahasan dalam sub bab kedua ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimanakah prosedur perolehan izin trayek tersebut berikut persyaratan yang harus dipenuhi bagi pemohonnya. Kemudian sub-bab terakhir pada bab ini menjelaskan mengenai kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemegang izin trayek tersebut setelah mereka memperoleh izin tersebut.

Bab III akan menguraikan mengenai upaya penyelesaian sengketa akibat terhadap perubahan jalur/route dalam suatu trayek. Hal ini dikarenakan dalam setiap penerbitan suatu izin trayek selalu diikuti dengan munculnya polemik-polemik yang membutuhkan suatu upaya untuk menyelesaikan permasalahan yang timbul. Untuk menjelaskan pokok permasalahan yang kedua ini, dalam bab ini akan dijabarkan dalam 3 (tiga) pembahasan yaitu yang pertama mengenai pelaksanaan trayek tujuannya untuk memberikan gambaran bagaimana pelaksanaan trayek tersebut di masyarakat; yang selanjutnya akan dijelaskan tentang contoh kasus sengketa akibat adanya perubahan jalur di suatu trayek tertentu yang mana bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai suatu kasus yang timbul akibat adanya penerbitan izin trayek; dan pembahasan yang ketiga akan dijelaskan mengenai upaya hukum apa yang dapat ditempuh para pihak untuk menyelesaikan sengketa berkaitan dengan masalah yang ada tersebut seperti masalah himpitan dalam suatu trayek akibat

perubahan jalur, baik melalui jalur di luar pengadilan (*non litigasi*) maupun jalur pengadilan (*litigasi*).

Setelah mengemukakan permasalahan dan pembahasannya, maka pada bab yang terakhir, yaitu Bab IV saya akan memberikan gambaran secara garis besar dalam bentuk kesimpulan mengenai pokok permasalahan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya serta mengemukakan beberapa saran. Bab terakhir ini sekaligus merupakan penutup dari keseluruhan pembahasan atas pokok permasalahan dalam penulisan skripsi ini.

BAB II

PROSEDUR PENYELENGGARAAN PERMOHONAN IZIN TRAYEK MIKROLET

2.1. Kebijaksanaan Izin Trayek Di Kota Surabaya

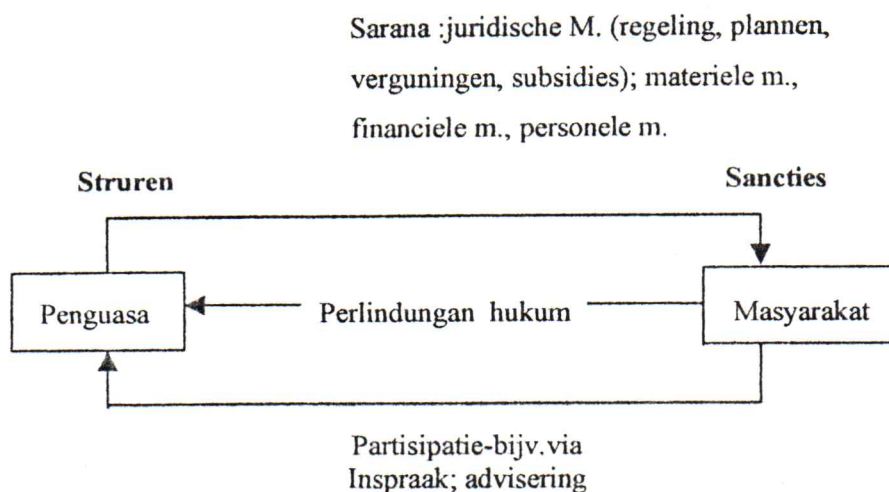
Sebagai salah satu komponen perhubungan, pada hakekatnya angkutan jalan raya menyangkut hajat hidup orang banyak, karena digunakan sebagian besar masyarakat. Melihat perkembangan di berbagai sektor dapat diketahui bahwa peranan angkutan tersebut semakin penting dan potensinya menunjukkan kecenderungan untuk berkembang terus.

Pembinaan jalan sebagai salah satu bagian dari pembinaan prasarana perhubungan melibatkan unsur rakyat dan pemerintah, sehingga usaha pengaturannya ditujukan baik kepada rakyat maupun pemerintah.

Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan negara mempunyai hak membina jalan. Dalam hal ini setiap usaha pembinaan jalan harus dilandasi oleh jiwa pengabdian kepada bangsa dan negara. Dalam pasal 4 UU No.14 Tahun 1992 ditegaskan bahwa pemerintah akan lebih lanjut mengatur persoalan jalan raya serta angkutan jalan raya secara integral dan konsepsional. Sedangkan pelaksanaan sekaligus kontrol, salah satunya melalui fungsi perizinan. Membicarakan masalah perizinan tidak lepas dari administrasi negara, karena izin merupakan salah satu aspek dari tindak pemerintahan (*bestuurshandeling*) yang berkaitan langsung dengan fungsi pengendalian terhadap masyarakat. Di dalam izin dapat dicantumkan persyaratan

ketentuan yang harus dipatuhi oleh pemegang izin, dan apabila pemegang izin itu terbukti melanggar persyaratan yang telah ditetapkan, maka pejabat pemberi izin berwenang untuk menjatuhkan sanksi.

Hubungan antara pemerintah dan rakyat tersebut dapat digambarkan dalam suatu skema, yang menjelaskan peran pemerintah sebagai organ yang mengendalikan kehidupan masyarakat dan masyarakat dimungkinkan untuk berpartisipasi dalam proses pengendalian tersebut, yakni sebagai berikut :



Salah satu fungsi pemerintah di bidang pembinaan dan pengendalian adalah fungsi pemberian izin kepada masyarakat dan organisasi tertentu yang merupakan mekanisme pengendalian administratif yang harus dilakukan. Jadi, perizinan adalah salah satu bentuk pelaksanaan fungsi pengaturan dan bersifat pengendalian yang dimiliki oleh Pemerintah terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat.

Berkaitan dengan itu, perizinan di bidang angkutan sebagai salah satu fungsi pengaturan seperti yang dituangkan dalam Undang-Undang No. 14 Tahun 1992,

adalah untuk mencapai kebijaksanaan tertentu di bidang angkutan terutama untuk pengendalian. Di dalam ketentuan UU No. 14 Tahun 1992 pada pasal 41 ayat (3) disebutkan, bahwa “usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum, dilakukan berdasarkan izin”. Dengan kata lain agar dapat melakukan suatu kegiatan angkutan atau pelayanan jasa angkutan diperlukan izin terlebih dulu sesuai dengan ketentuan dalam undang-undang.

Dalam usaha pemerintah mengendalikan masyarakat dalam lalu lintas di jalan raya tersebut lebih banyak digunakan sarana hukum yang berupa regeling dan perizinan (*vergunningen*). Oleh karena itu, pemerintah memandang perlu mengeluarkan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan lalu lintas jalan raya. Pengendalian ini tentunya juga diarahkan pada *doelmatigheid* dari tindakan pemerintah. Untuk itu pemerintah menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintah Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II. Peraturan Pemerintah ini sebagai pengganti Peraturan Pemerintah No. 16 Tahun 1958 tentang Penyerahan Urusan Lalu Lintas Jalan kepada Daerah Tingkat I.

Penyerahan sebagian urusan pemerintah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan ini sebagai suatu pelaksanaan dari otonomi daerah yang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintah di Daerah, yang sekarang telah diganti dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Beberapa bagian urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah Provinsi 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 ditentukan 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 Daerah Tingkat II yang seluruhnya berada di dalam Daerah Tingkat I.
- i. Pelaksanaan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa 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, pengolahan, pelaksanaan dan pengujian kendaraan bermotor, kecuali kendaraan bermotor khusus Angkatan Bersenjata.⁴

⁴ 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 3.

Sedangkan sebagian urusan pemerintah dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang diserahkan kepada Daerah Kabupaten / Kota, 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.
- d. Pengaturan tentang pembatasan mengangkut orang dengan kendaraan tidak bermotor.
- e. Penunjukan lokasi, pengelolaan, pemeliharaan dan ketertiban 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 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.⁵

Sebagai konsekuensi otonomi daerah yang dikehendaki oleh Undang - Undang Nomor 5 Tahun 1974 tersebut, yang telah diganti dengan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 1999, bila dikaitkan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentunya Daerah Kabupaten / Kota akan lebih banyak mempunyai urusan dalam bidang lalu lintas. Untuk itu maka kepada Daerah Kabupaten / Kota juga diserahkan urusan-urusan sebagai berikut :

- a. Penetapan kecepatan maksimum bagi jenis kendaraan tertentu pada Jalan Kabupaten tertentu dan Jalan Propinsi tertentu 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 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 sumpunya;
 2. bagi kendaraan bermotor yang muatan sumpunya melebihi batas maksimum yang ditentukan untuk jalan itu.

⁵ *Ibid*, pasal 5 ayat (1).

- 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.⁶

Khusus kepada Daerah Kota diserahkan juga urusan-urusan sebagai berikut:⁷

- 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 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 sumpunya;
 2. bagi kendaraan bermotor yang muatan sumpunya 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.

Dengan adanya penyerahan sebagian urusan pemerintahan mengenai bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten / Kota tersebut, berarti disini telah diterapkan asas desentralisasi dalam penyelenggaraan

⁶ *Ibid*, pasal 5 ayat (2).

⁷ *Ibid*, pasal 5 ayat (3).

pemerintahan, yaitu dengan memberikan kesempatan dan keleluasaan kepada Daerah untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah. Dengan demikian, asas desentralisasi diberikan sebagai konsekuensi dari pemberian otonomi yang luas, nyata dan bertanggung jawab.

Dalam ketentuan UU No. 22 Tahun 1999 disebutkan bahwa titik berat otonomi daerah diletakkan secara utuh pada Daerah Kabupaten dan Daerah Kota, yang dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 berkedudukan sebagai Kabupaten Daerah Tingkat II dan Kotamadya Daerah Tingkat II.

Otonomi Daerah yang dititik-beratkan pada Daerah Tingkat II (dalam hal ini Daerah Kabupaten / Kota), jika dikaitkan dengan prinsip otonomi yang luas, nyata dan bertanggung jawab dimana otonomi adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku. Hak dan kewajiban tersebut baru diperoleh dengan adanya penyerahan urusan pemerintahan dari Pemerintah Pusat atau Daerah tingkat atasnya kepada Daerah untuk menjadi urusan rumah tangganya.

Dalam rangka pelaksanaan asas desentralisasi, pada dasarnya menjadi wewenang dan tanggung jawab daerah sepenuhnya. Dalam hal ini prakarsa sepenuhnya diserahkan kepada daerah-daerah, baik yang menyangkut penentuan kebijaksanaan, perencanaan, pelaksanaan maupun menyangkut segi-segi pembiayaannya. Demikian pula perangkat pelaksanaannya adalah perangkat daerah, terutama dinas-dinas daerah.

Sesuai dengan asas desentralisasi, bahwa kewenangan pemberian izin trayek berada di tangan Gubernur sebagai Kepala Daerah. Mengenai pelaksanaannya ditangani oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) Provinsi. Namun dengan dikeluarkannya peraturan yang terbaru, yaitu Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II, maka berdasarkan Peraturan Pemerintah tersebut memberikan kemungkinan kepada daerah baik tingkat I maupun tingkat II untuk membentuk Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di tingkat I dan tingkat II, yang masing-masing menerima penyerahan urusan lalu lintas dan angkutan jalan raya secara langsung dari pemerintah pusat.

Untuk melaksanakan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990, maka dikeluarkanlah Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri Nomor KM 109 tahun 1990 dan Nomor KM 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.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, mengenai perizinan angkutan ini khususnya izin trayek angkutan penumpang umum dalam kota (mikrolet) di wilayah Kota Surabaya telah diserahkan pada instansi yang mempunyai tanggung jawab di bidang angkutan kota, yakni Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya

yang dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 13 Tahun 1996 tertanggal 4 Juni 1996.

Dalam kaitannya dengan surat izin trayek mikrolet yang harus dimiliki bagi setiap kendaraan bermotor yang akan digunakan sebagai kendaraan angkutan kota, dimana telah ditentukan bahwa untuk setiap 1 (satu) izin trayek berlaku untuk 1 (satu) unit mikrolet, maka Pemerintah Kota Surabaya telah mengeluarkan peraturan daerah yang mengatur tentang kebijaksanaan izin trayek, yaitu Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 3 Tahun 1989 tertanggal 11 Juli 1989 Tentang Perubahan dari Peraturan Daerah Kotamadya Dati II Surabaya No. 3 Tahun 1982 tentang Izin Trayek Bagi Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Umum Dalam Kotamadya Dati II Surabaya. Peraturan daerah tersebut disusun sebagai alat untuk meningkatkan ketertiban dan kelancaran lalu lintas pada umumnya dan meningkatkan pelayanan angkutan umum dalam kota pada khususnya. Selain itu peraturan daerah tersebut juga dijadikan oleh Pemerintah Kota Surabaya sebagai salah satu jalan untuk menggali dana masyarakat, yaitu dengan cara memungut retribusi izin trayek bagi setiap pembaharuan (perpanjangan masa berlaku) izin trayek mikrolet sebagai contohnya.

Dengan demikian, penerbitan izin trayek itu selain untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat akan kebutuhan terhadap transportasi dan meningkatkan pendapatan asli daerah, juga dapat membantu mengentaskan kemiskinan dan mengurangi pengangguran.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan di atas dapat disimpulkan, bahwa izin trayek kendaraan angkutan penumpang umum digunakan oleh pemerintah (penguasa) sebagai sarana untuk mempengaruhi kegiatan masyarakat agar mau mengikuti cara yang dianjurkan oleh pemerintah guna mencapai tujuan dari diberikannya izin itu sendiri, selain itu juga sebagai sarana perlindungan hukum bagi masyarakat. Bentuk perlindungan hukum yang diperlukan dapat diketahui dari sifat keputusan izin itu sendiri, disamping perlindungan hukum melalui peradilan tata usaha negara.

Tujuan dari diterbitkannya izin trayek kendaraan angkutan penumpang umum adalah untuk mengendalikan, mengarahkan aktivitas-aktivitas tertentu dan berbagi benda yang sedikit. Sedangkan sifat dari keputusan izin trayek itu adalah bersifat kebendaan, tetap (terus-menerus) dan bebas. Dikatakan bersifat kebendaan, oleh karena adanya kemungkinan pemindahan izin atau beralihnya kepemilikan benda (kegiatan). Sedangkan dikatakan bersifat bebas berkaitan dengan adanya kewenangan bagi organ pemerintahan yang berwenang untuk menilai atau menafsirkan yang pada akhirnya diambil suatu keputusan menerbitkan izin atau menolaknya. Penerbitan suatu izin oleh pejabat yang berwenang, selain mengacu pada peraturan perundang-undangan di atasnya atau peraturan lain yang sederajat juga berpegang pada aturan-aturan hukum administrasi yang tidak tertulis, seperti asas-asas umum pemerintahan yang baik (AAUPB). Asas-asas umum pemerintahan yang baik (aaupb) adalah asas-asas hukum yang khusus berlaku untuk tindakan-tindakan pemerintahan. Dengan kata lain organ pemerintahan terikat pada AAUPB dalam proses pembentukan/

pengambilan keputusannya. Pembahasan tentang asas-asas umum pemerintahan yang baik (aaupb) lebih lanjut akan diuraikan dalam pembahasan selanjutnya.

2.2. Prosedur Permohonan Izin Trayek

Dalam rangka mewujudkan tujuan pembinaan dan pengembangan transportasi jalan raya di Kota Surabaya, maka direncanakan dengan baik upaya-upaya pengembangan potensi transportasi antara lain melalui penyempurnaan mekanisme kerja aparat pemerintah di bidang transportasi di jalan raya sehingga efektivitas dan efisiensi pelayanan kepada masyarakat dapat ditingkatkan. Namun demikian masalah prosedur administrasi masih selalu menjadi hal yang memusingkan dan terlalu birokratis.

Berdasarkan ketentuan dalam Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 3 Tahun 1989 ditegaskan didalamnya bahwa untuk tata cara permohonan dan pemberian izin trayek dalam wilayah Kotamadya ditetapkan lebih lanjut oleh Walikota / Kepala Daerah Kota.

Dalam proses pengajuan permohonan izin trayek tersebut, sebagaimana diatur dalam KM No.68 Tahun 1993 dalam pasal 31 ayat (4), dibedakan jenis permohonannya sebagai berikut :

1. Permohonan izin trayek baru.
2. Permohonan perubahan dan/atau perpanjangan masa berlakunya.

Mengenai permohonan tentang perubahan izin trayek itu dapat dilakukan dalam hal :⁸

- (a) pembaharuan masa berlaku izin;
- (b) penambahan jumlah kendaraan bermotor;
- (c) pengalihan kepemilikan perusahaan;
- (d) penambahan frekuensi;
- (e) perubahan trayek;
- (f) penggantian kendaraan.

a. Ketentuan dan persyaratan untuk memperoleh izin trayek.

Mengenai ketentuan dan syarat-syarat sebagian besar mengikuti pedoman dan petunjuk-petunjuk mengenai pelaksanaan perizinan angkutan penumpang umum, khususnya untuk mikrolet telah diatur dalam Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 2 Tahun 1998 Tentang Tata Cara Penyelesaian Izin Trayek Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Umum Di Dalam Wilayah Kotamadya Dati II Surabaya.

Pada saat ini untuk pelaksanaan administrasi perizinan DLLAJ Kota Surabaya menentukan kebijaksanaan sendiri. Hal demikian dapat dibenarkan sepanjang tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan, disamping itu merupakan konsekuensi dari asas desentralisasi.

⁸ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 tahun 1993 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum*, pasal 31 ayat (5).

Namun demikian secara umum syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh pemohon yang mengajukan permohonan izin trayek, dibagi atas 2 (dua) macam persyaratan yakni :⁹

(a). Persyaratan Administrasi :

1. Memiliki surat izin usaha angkutan.
2. Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan yang dibuktikan dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor dan buku uji atau foto copynya.
3. Memiliki atau menguasai fasilitas penyimpanan (*pool*) kendaraan bermotor yang dibuktikan dengan gambar lokasi dan bangunan serta surat keterangan mengenai pemilikan atau penguasaan.
4. Memiliki atau bekerja sama dengan pihak lain yang mampu menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan bermotor sehingga dapat merawat kendaraannya untuk tetap dalam kondisi laik jalan.

(b). Persyaratan Tehnis :

1. Pada trayek yang dimohon masih memungkinkan untuk penambahan jumlah kendaraan.
2. Prioritas diberikan bagi perusahaan angkutan yang mampu memberikan pelayanan angkutan yang terbaik.
3. Survey faktor muatan pada trayek-trayek dimaksud dan/atau laporan realisasi angkutan dari pengusaha yang melayani trayek dimaksud.

Setelah kesemua syarat di atas telah dilengkapi, maka syarat untuk memperoleh izin trayek hampir terpenuhi. Namun demikian, keputusan terakhir berada pada pejabat yang berwenang mengeluarkan/menetapkan izin tersebut, dalam arti masih harus dipertimbangkan lagi. Hal ini berkaitan dengan faktor keseimbangan antara kebutuhan dan penawaran berdasarkan perhitungan yang dilakukan oleh DLLAJ sesuai dengan rumusan yang ditentukan dalam Keputusan Menteri

⁹ *Ibid*, pasal 40.

Perhubungan RI Nomor KM 68 Tahun 1993 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

b. Prosedur pengajuan permohonan izin trayek.

Untuk memperoleh izin trayek mikrolet seseorang harus mengajukan permohonan secara tertulis yang ditujukan kepada Walikota Kepala Daerah Kota Surabaya dengan tembusan pada Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya. Mengenai tatacara untuk memperoleh Surat Keputusan Izin Trayek (SKIT) tersebut telah diatur dalam Keputusan Walikotamadya KDH Tingkat II Surabaya Nomor 2 Tahun 1998 tentang Tata Cara Penyelesaian Izin Trayek Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Umum Di Dalam Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya. Di dalamnya diatur bahwa untuk memperoleh izin, pemohon baik secara perorangan atau pengusaha angkutan harus mengajukan permohonan secara tertulis kepada Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Surabaya, dengan cara mengisi formulir permohonan yang telah disediakan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya tersebut. Permohonan harus dilampiri/dilengkapi pula dengan foto copy KTP atau KK beserta persyaratan administrasi yang lainnya. Setelah diterima, pemohon menunggu proses keluarnya surat izin trayek yang dimohonkannya. Dalam hal ini pemohon akan menerima bukti penyampaian.

Permohonan tersebut oleh Kepala Dinas disampaikan kepada Kepala Seksi Angkutan, yang kemudian permohonan akan dipelajari oleh Kasie. Angkutan.

Selanjutnya mengadakan survey (penelitian) ke lapangan, dan juga dilakukan pemberian pengumuman ke masyarakat secara terbuka bahwa Pemda akan membuka dan menerbitkan izin trayek baru. Tujuan pengumuman tersebut sebenarnya adalah untuk memberikan kesempatan pada masyarakat yang mau mengajukan permohonan izin trayek terhadap trayek baru tersebut. Hasil telaahan dari Kasie. Angkutan tersebut akan dilaporkan kepada Kepala Dinas kembali. Disinilah merupakan tahap yang membutuhkan waktu yang relatif lama, karena prosesnya tidak hanya sekali tapi masih harus memerlukan pertimbangan dari instansi lain. Tahap ini apabila dikaitkan dengan norma pemerintahan, dalam hal ini adalah asas-asas umum pemerintahan yang baik (aaupb), berarti pejabat yang berwenang memberikan keputusan sebelum mengambil keputusan memberikan izin telah menerapkan *asas ketelitian*, maksudnya sebelum organ pemerintahan tersebut mengambil keputusan terlebih dahulu mengumpulkan fakta yang relevan di lapangan, seperti mengumpulkan data mengenai kebutuhan (*load factor*) jumlah mikrolet ditiap-tiap lyn.

Demikian pula, dalam hal permohonan izin trayek untuk penambahan armada yang disertai dengan perubahan jalur trayeknya maka kegiatan survey ke lapangan harus dilakukan terlebih dahulu sebelum dikeluarkannya/diterbitkannya izin trayek tersebut. Hal ini dikarenakan izin trayek itu dikeluarkan berdasarkan kebutuhan (*load factor*) jumlah mikrolet di tiap-tiap lyn, dimana apabila dirasa perlu penambahan armada di suatu lyn tertentu maka izin trayek akan diberikan pada lyn yang membutuhkan tambahan unit mikrolet.

Dalam kaitannya dengan pengajuan permohonan izin trayek terhadap suatu lyn tertentu, yang diajukan oleh pemohon baik secara perseorangan ataupun pengusaha angkutan, maka untuk menghindari terjadinya perselisihan antara pengemudi (sopir) mikrolet lyn tertentu dengan calon pemohon izin trayek di lyn tersebut, ada 2 (dua) cara yang biasanya dapat dilakukan oleh calon pemohon izin trayek, yaitu dengan cara :

- a) Pemohon yang izin trayeknya dikabulkan Walikota langsung menghubungi ketua lyn, dimana pemohon akan menjadi anggota lyn tersebut. Untuk menjadi anggota sebuah lyn harus memenuhi persyaratan tertentu, persyaratan tersebut umumnya berbeda antara lyn yang satu dengan lyn yang lainnya. Para pengemudi yang lain tidak akan mempermasalahkan anggota yang baru, karena mereka menyadari sama-sama mencari nafkah.
- b) Pemohon izin trayek meminta bantuan ketua lyn atau orang berpengaruh di suatu lyn, dimana pemohon memerlukan bantuan untuk mengurus perolehan izin trayeknya. Dengan demikian bila izin trayeknya dikabulkan dan mendapat trayek/route yang dikehendaki maka pemohon akan mudah diterima oleh anggota lyn tersebut karena yang mengurus perizinannya adalah ketua lyn atau orang yang berpengaruh di lyn tersebut.

Untuk penerbitan izin trayek dalam rangka untuk penambahan armada (mikrolet) yang disertai dengan perubahan jalur trayeknya memerlukan waktu yang lama dalam prosesnya serta sulit dalam pengeluaran izinnya. Adanya penerbitan izin trayek dalam rangka penambahan armada tersebut tidak diumumkan dalam mass media, tetapi diberitahukan kepada semua instansi terkait dan juga kepada semua lyn dengan melalui ketua lynnya masing-masing. Semua lyn yang ada di Surabaya mempunyai ketua dan pengurusnya masing-masing, mereka itu dipilih dari dan oleh anggota lyn tersebut. Hal ini untuk mempermudah koordinasi, dan hampir semua pengemudi mikrolet menjadi anggota Organda Kota Surabaya.

Selanjutnya DLLAJ Kota Surabaya, dengan berdasarkan hasil survey terhadap adanya permohonan izin trayek itu dan dengan membawa Surat Pengantar, meneruskannya kepada Instansi Pemberi Pertimbangan Izin Trayek, dalam hal ini adalah instansi terkait yang termasuk dalam keanggotaan BPTD (Badan Pembina Transportasi Daerah) Kota Surabaya untuk ditindak lanjuti proses selanjutnya. Apabila dilihat dari AAUPB, maka hal ini berkaitan dengan *asas pembentukan keputusan yang baik*. Oleh karena masih diperlukannya pertimbangan dari instansi BPTD sebelum pengambilan keputusan tentang izinnya.

Badan Pembina Transportasi Kota Surabaya merupakan suatu instansi yang dibentuk berdasarkan Keputusan Walikota Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 67 Tahun 1993, tugas badan ini diatur dalam pasal 2 keputusan tersebut, yakni disebutkan:

- a) Mengadakan koordinasi dan evaluasi terhadap usaha-usaha serta kegiatan dibidang transportasi di wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya, baik dalam perencanaan, pelaksanaan, pembinaan dan pengawasan/penertiban.
- b) Memberikan saran pertimbangan kepada Walikota Kepala Daerah Tingkat II Surabaya mengenai berbagai masalah dibidang transportasi angkutan umum/barang.

Badan Pembina Transportasi Daerah ini beranggotakan instansi-instansi yang berkaitan dengan masalah transportasi. Instansi-instansi yang menjadi anggota Badan Pembina Transportasi Kota Surabaya, antara lain : Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya, Dinas Terminal Kota Surabaya, Satlantas Polwiltabes Surabaya, Kantor Sosial Politik (Kasospol) Kota Surabaya, Bagian Perekonomian Setkodya

asas kepercayaan dalam AAUPB, berarti tindakan yang dilakukan oleh BPTD disini bertentangan dengan asas kepercayaan tersebut. Oleh karena batas waktu yang telah ditentukan dalam Keputusan Walikota tersebut, yakni dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari sejak permohonan diterima secara lengkap, hasil pertimbangan yang harus diberikan oleh BPTD dalam prakteknya umumnya melebihi batas waktu yang ditentukan. Hal ini berarti BPTD telah mengurangi hak warga, khususnya pemohon, atas harapan-harapan yang ditimbulkan dapat dipikulkan pada organ yang mengambil keputusan, serta dapat mengurangi kepercayaan masyarakat kepada pemerintah.

Adanya kelambanan dalam proses itu menyebabkan para pemohon menanggapi secara negatif terhadap tindakan aparat yang tidak secepatnya. Situasi dan kondisi seperti itu merupakan salah satu sebab memberi peluang bagi para pemohon menyertakan amplop (uang pelicin), dalam mengajukan permohonan dengan alasan agar izin cepat dikabulkan dan pemohon bisa secepatnya merealisasikan trayeknya.

Tindakan seperti itu bisa dianggap penyelewengan selain bertentangan dengan hukum, juga berlawanan dengan kebijaksanaan pemerintah dalam pembangunan pendayagunaan aparatur negara untuk menciptakan aparatur negara yang bersih dan berwibawa, yang bukan saja menjadi beban dari aparatur itu sendiri tetapi juga tanggung jawab masyarakat. Disisi lain sikap seperti yang dilakukan pemohon itu secara tidak langsung telah menciptakan sendiri citra ekonomi biaya tinggi yang selalu menjadi keluhan pemohon.

Dalam hal permohonan izin trayek tersebut telah disetujui oleh BPTD dengan memperhatikan beberapa pertimbangan di lapangan, maka permohonan tersebut akan diteruskan ke Walikota untuk meminta pertimbangan lebih lanjut. Namun, apabila permohonan tersebut tidak disetujui oleh BPTD maka permohonan akan dikembalikan kepada Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah oleh BPTD, sehingga akan disampaikan surat pemberitahuan kepada pemohon bahwa permohonan izin trayeknya ditolak. Namun demikian, dalam surat keputusan penolakan terhadap permohonan izin tersebut didalamnya hendaknya dicantumkan pemberian alasan yang mendasari dikeluarkannya keputusan penolakan tersebut. Hal ini sesuai dengan *asas pemberian alasan yang diketahui* dan *asas kepastian hukum* dalam AAUPB.

Mengenai permohonan izin trayek yang ditolak permohonannya, sebenarnya pihak pemohon izin dapat mengajukan keberatan dengan menggugat Walikota di Pengadilan Tata Usaha Negara. Akan tetapi kesempatan yang diberikan oleh undang-undang, dalam hal ini UU Nomor 5 tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara, belum dimanfaatkan oleh pemohon. Pemohon yang ditolak permohonan izin trayeknya umumnya menyadari dan menerima keputusan itu.

Tahap selanjutnya, dengan berdasarkan hasil pertimbangan dari Badan Pembina Transportasi Daerah (BPTD) dan melihat keadaan di lapangan, kemudian Walikota mengeluarkan surat persetujuan tentang pemberian izin trayek kepada pemohon yang ditujukan kepada Kepala Dinas LLAJD.

Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah berdasarkan surat persetujuan dari Walikota kemudian menerbitkan Surat Keputusan Izin Trayek (SKIT)

kepada orang atau pengusaha angkutan yang mengajukan permohonan tadi. Pemohon yang izin trayeknya telah dikabulkan harus segera melengkapinya dengan antara lain : izin usaha angkutan kendaraan bermotor penumpang umum, surat izin angkutan umum dalam kota dari DLLAJ Kota Surabaya, kendaraan yang akan digunakan beserta surat tanda uji kendaraan.

Dalam keputusan tentang pemberian izin trayek tersebut sudah ditentukan pula route yang harus dilewati oleh pemegang izin trayek tersebut. Jadi tidak bisa pemohon menentukan sendiri route atau lyn yang dikehendaki, biasanya yang “jalur basah” atau route yang ramai. Apabila hal ini dibiarkan akan terjadi ketidakseimbangan antara jumlah sarana angkutan dengan jumlah penumpang yang menggunakan jalur tersebut.

Dalam kaitannya dengan penerbitan izin trayek di Kota Surabaya, permohonan untuk memperoleh penambahan armada di suatu trayek akan lebih mudah pengurusannya daripada untuk memperoleh izin trayek baru. Hal ini dikarenakan dengan adanya penambahan trayek baru dalam suatu wilayah tertentu berarti disini akan menimbulkan adanya himpitan-himpitan antar trayek yang lama dengan trayek yang baru, dikarenakan adanya penumpukan jalur trayek dari yang semula. Untuk menyelesaikan masalah himpitan antar trayek tersebut, sehubungan dengan adanya permohonan izin trayek baru, akan membutuhkan waktu yang cukup lama agar supaya perselisihan yang umumnya terjadi antar lyn yang jalur trayeknya berimpitan tersebut diupayakan dapat diselesaikan dengan cara damai, sehingga permohonan untuk izin trayek baru tersebut dapat dikabulkan.

2.3. Kewajiban-Kewajiban Bagi Pemegang Izin Trayek

Setiap keputusan Walikota tentang izin trayek angkutan penumpang umum, di dalamnya disebutkan pula kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemegang izin trayek mikrolet. Kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pemegang izin trayek menurut Keputusan Walikota adalah sebagai berikut:

- a) Mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- b) Awak kendaraan yang beroperasi harus memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan merupakan pengemudi tetap serta mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi.
- c) Melaporkan apabila terjadi perubahan pemilikan perusahaan atau domisili perusahaan.
- d) Meminta pengesahan dari pejabat pendiri izin trayek apabila akan mengalihkan izin trayek.
- e) Melaporkan setiap bulan kegiatan operasional angkutan.
- f) Melaporkan secara tertulis kepada pejabat pemberi izin trayek, apabila terjadi perubahan alamat selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah terjadi perubahan.
- g) Melayani trayek (jalur route) sesuai izin yang diberikan, dengan cara :
 1. Mengoperasikan kendaraan secara tepat waktu sejak saat pemberangkatan, persinggahan dan sampai tujuan.
 2. Memelihara kebersihan dan kenyamanan kendaraan yang dioperasikan.
 3. Memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada penumpang.
 4. Membawa kartu pengawasan dalam operasinya.¹¹

Dalam setiap izin trayek selalu dilampiri route jalan yang harus dilalui mikrolet tersebut, mulai dari tempat pemberangkatan sampai tempat pemberhentian

¹¹ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, pasal 34.

terakhir. Dari route ini dapat diketahui termasuk dalam lyn mana mikrolet itu. Namun demikian dalam pelaksanaannya, masih banyak dijumpai tindakan pelanggaran yang dilakukan oleh pihak pengemudi mikrolet terhadap trayek lyn lainnya.

Pada umumnya alasan yang mendasari mengapa terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh para pengemudi lyn tertentu, dengan tidak melayani trayek yang telah ditentukan sesuai izin trayeknya, kebanyakan karena mereka merasa kesulitan mendapat penumpang. Karena itu, mereka mengoperasikan kendaraannya dari trayek yang mempunyai izin dan memindahkannya untuk trayek-trayek lain yang tidak mempunyai izin. Hal itu merupakan pelanggaran peraturan perizinan trayek yang menyolok. Walaupun demikian, sampai saat ini belum terlihat sama sekali perhatian untuk memperbaiki situasi ini dan belum ada tindakan pengawasan yang dilakukan oleh instansi pemberi izin, yaitu Dinas LLAJ.¹²

Dalam melaksanakan kegiatan operasionalnya, setiap mikrolet harus membawa kartu pengawasan dalam operasinya, karena apabila pengemudi melalaikan dengan tidak membawa kartu pengawasan dalam operasinya ia akan kena tilang petugas dari DLLAJD bersama-sama dengan aparat polisi. Para pengemudi mikrolet saat ini berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya mengingat ancaman denda yang tinggi pada undang-undang lalu lintas yang baru.

Mengenai kartu pengawasan dan izin trayek yang diberikan kepada pemegang/pemilik izin trayek bagi setiap mobil penumpang umum (mikrolet) itu

¹² Laporan Studi No.B2, *Penataan Kembali Organisasi dan Trayek Angkutan Umum di Surabaya*, Juni, th.1998, h. 2-2.

mempunyai jangka waktu¹³ berlaku, yaitu untuk izin trayeknya berlaku 5 (lima) tahun sedang kartu pengawasannya berlaku selama 1 (satu) tahun, dan dapat diperpanjang.¹³ Kartu pengawasan disini merupakan turunan dari keputusan izin trayek bagi setiap kendaraan yang dioperasikan, yang diberikan kepada Perusahaan Angkutan atau pemilik kendaraan masing-masing.

Dalam hal untuk memperpanjang izin trayek mikrolet yang telah habis masa berlakunya, pemegang izin trayek dapat mengajukan permohonan pembaharuan izin trayek kepada Walikota Kepala Daerah Kota Surabaya cq. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Kota Surabaya, yang diajukan selambat-lambatnya 1 (satu) bulan sebelum berakhirnya izin yang lama. Permohonan untuk pembaharuan izin trayek sudah dalam bentuk standar sehingga pemohon tinggal mengisi formulir permohonan yang disediakan oleh DLLAJD, dengan melampirkan persyaratan tersebut di bawah ini :

- 1) Foto copy Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) yang masih berlaku;
- 2) Foto copy Izin Trayek yang masih berlaku;
- 3) Foto copy Surat Izin Usaha Angkutan Kendaraan Bermotor Penumpang Umum yang masih berlaku;
- 4) Surat Tanda Uji Kendaraan yang masih berlaku;
- 5) Surat Izin Usaha Angkutan Penumpang Umum dalam kota dari DLLAJD Surabaya.¹⁴

Mengenai besarnya retribusi yang dikenakan terhadap izin trayek bagi setiap kendaraan mikrolet setiap tahunnya ditentukan dalam Peraturan Daerah Kotamadya

¹³ *Op cit*, pasal 49.

¹⁴ Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 2 Tahun 1998 tentang Tata Cara Penyelesaian Izin Trayek Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Umum Di Dalam Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya, pasal 2 ayat (3).

Dati II Surabaya Nomor 3 Tahun 1989 pasal 1 huruf B yang menyebutkan :

- 1) Besarnya retribusi izin trayek bagi setiap kendaraan bermotor angkutan penumpang umum setiap tahunnya ditetapkan sebagai berikut:
 - a. bus dan sejenisnya, sebesar Rp. 90.000,00 setiap unit,
 - b. taksi dan sejenisnya, sebesar Rp. 60.000,00 setiap unit,
 - c. angguna dan sejenisnya, sebesar Rp. 48.000,00 setiap unit,
 - d. bemo dan sejenisnya, sebesar Rp. 24.000,00 setiap unit.
- 2) Pembayaran retribusi dimaksud pada ayat (1) pasal ini dilakukan pada setiap awal tahun takwin.
- 3) Keterlambatan pembayaran retribusi dimaksud pada ayat (2) pasal ini dikenakan tambahan sebesar 5% (lima perseratus) dari jumlah retribusi yang tidak atau belum dibayar.

Setelah membayar ke DISPENDA pemohon akan mendapat tanda pembayaran rangkap 2 (dua), dimana yang satu diberikan ke DLLAJ Kota Surabaya untuk diproses izin trayeknya, sedangkan yang satunya dibawa sendiri oleh pemegang izin trayek untuk mengambil pembaharuan izin trayeknya apabila sudah jadi.

Tanda bukti dari DISPENDA yang dipegang oleh pemegang izin trayek untuk sementara waktu dapat dipakai beroperasi, menunggu selesainya pembaharuan izinnya. Waktu yang diperlukan untuk memproses izin trayek tergantung pada banyak sedikitnya pemohon yang mengajukan permohonan izinnya.

Mengenai keputusan batal atau tidak berlakunya surat izin trayek ditentukan dalam Peraturan Daerah Kotamadya Dati II Surabaya No. 3 Tahun 1982 dalam pasal 7 disebutkan :

Izin sebagaimana yang dimaksud pasal 2 Peraturan Daerah ini dinyatakan batal atau tidak berlaku lagi apabila :

- a. Telah habis masa berlakunya izin dan tidak diajukan izin perpanjangan.
- b. Atas permintaan pemegang izin.
- c. Pemegang izin meninggal dan memindahkan hak atas izin kepada pihak lain tanpa persetujuan Kepala Daerah.

- d. Pemohon atau pengusaha dinyatakan pailit.
- e. Melanggar ketentuan-ketentuan dalam peraturan daerah ini.
- f. Melanggar ketentuan yang berlaku dan atau terbukti keadaan yang dilaporkan pada waktu mengajukan permohonan izin tidak sesuai dengan keadaan setelah berlakunya izin.

Dalam proses pelaksanaan trayek, tidak jarang dijumpai adanya pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pemegang/pemilik izin trayek, yang dalam melaksanakan kewajibannya sebagai pemegang izin trayek itu melakukan penyimpangan dari ketentuan-ketentuan dalam izin trayeknya. Penyimpangan terhadap pelaksanaan trayeknya tersebut oleh Pemerintah Kota Surabaya dapat dikenai sanksi, yakni sanksi administrasi seperti pencabutan izin trayek. Pencabutan izin trayek ini akan dilakukan apabila pemegang/pemilik izin trayek melakukan hal seperti: mengoperasikan kendaraan yang tidak laik jalan, tidak melayani trayek yang diberi izin selama 1 (satu) bulan terus-menerus, melanggar ketentuan yang bersifat teknis administratif dalam perusahaan dan pengoperasian kendaraan. Dalam prakteknya, Pemerintah Kota Surabaya tidak akan langsung mencabut izin trayek apabila ada pelanggaran seperti yang tersebut di atas, Pemda akan memanggil pemilik atau pemegang izin trayek untuk diperingatkan agar segera memenuhi ketentuan yang diharuskan, apabila setelah diperingatkan masih tetap tidak mendengarkan peringatan tersebut maka peringatan selanjutnya dengan pembekuan izin trayek untuk jangka waktu satu bulan. Jika jangka waktu pembekuan izin trayek tersebut sudah habis dan ternyata pemegang/pemilik izin tersebut tidak melakukan usaha perbaikan, maka izin trayeknya akan dicabut.

BAB III

PENYELESAIAN SENGKETA

DALAM KAITANNYA DENGAN PERUBAHAN JALUR TRAYEK

3.1. Pelaksanaan Trayek di Kota Surabaya

Transportasi dan lalu lintas kota Surabaya dari tahun ke tahun semakin padat. Kemacetan dan “kesemrawutan” lalu lintas terjadi hampir di semua jalan. Alat transportasi penumpang yang diharapkan mampu mengatasi problem itu, tidak mampu berbuat banyak, bahkan cenderung diharapkan pada persaingan yang keras dan tidak sehat. Akibatnya protes dan mogok mewarnai dunia angkutan kota di Surabaya.

Perkembangan dan pertumbuhan transportasi di kota Surabaya yang meningkat namun tidak diimbangi oleh kelengkapan prasarana yang memadai merupakan salah satu penyebab persaingan yang keras antar pengemudi. Persaingan yang keras ini dapat melahirkan perselisihan di antara mereka. Selain itu terdapat aspek-aspek ekonomi yang ikut mempengaruhi intensitas perselisihan antara mereka, seperti terkait dengan struktur pasar, dan tarif penumpang.

Dalam struktur pasarnya, usaha angkutan umum ini mendekati persaingan murni. Pertama, sejumlah besar kendaraan dimiliki oleh pemilik kecil dan selebihnya dalam bentuk armada. Kedua, jurusannya ditentukan oleh Pemerintah Daerah dan semua kendaraan pada jurusan yang sama memberikan pelayanan yang hampir sama. Ketiga, meskipun ada pembatasan pemberian izin buat kendaraan baru, tidak membuat persaingan dibatasi. Hal ini disebabkan jumlah kendaraan yang demikian banyak.

Demikian pula dengan masalah tarif penumpang, besarnya ditentukan oleh pemerintah daerah setempat (kotamadya) sejalan dengan kenaikan yang ditentukan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di Jakarta. Pembahasan masalah tarif angkutan biasanya diadakan sebelumnya oleh Pemda dengan Organda. Kenaikan tarif biasanya disetujui sesudah terjadi kenaikan harga bahan bakar. Masalah tarif ini akan mempengaruhi setoran harian dan kepemilikan mikrolet.

Dalam pelaksanaannya, kebijaksanaan Pemda berkaitan dengan trayek mikrolet ini memberikan dampak yang luas baik itu dampak positif maupun dampak yang negatif. Dampak positifnya adalah dengan semakin banyaknya trayek mikrolet maka akan memberikan pilihan lebih banyak kepada pengguna jasa angkutan, serta bisa menghubungkan seluruh wilayah kota dalam suatu jaringan angkutan kota, dengan demikian akan meningkatkan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan. Sedangkan dampak negatifnya lebih banyak dirasakan oleh pengelola dan/atau pengemudi mikrolet. Dengan munculnya trayek-trayek baru, berarti selain menambah jumlah mikrolet juga menambah jumlah trayek yang sudah ada sebelumnya. Hal ini yang akan menimbulkan banyaknya himpitan antar lyn, yang mana akan mendorong terjadinya perselisihan di antara sesama pengemudi mikrolet akibat memperebutkan penumpang.

Oleh karena itu, ketika Pemda mengeluarkan kebijaksanaan tentang trayek lyn baru, tanpa sebelumnya mengadakan dialog dengan para pengemudi mikrolet yang terkena himpitan oleh trayek lyn baru, selalu timbul masalah. Masalah yang mendasar adalah para pengemudi tidak ingin berbagi lahan dengan orang lain atau mereka

menginginkan trayeknya minimal dihimpit tidak terlalu panjang. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan suatu keputusan yang akan dirumuskan memakan waktu yang lama.

Masalah himpitan trayek merupakan masalah yang selalu terjadi dalam pengaturan jaringan trayek, hal ini sebagaimana dikatakan oleh Kasie. Angkutan DLLAJ Kota Surabaya¹⁵ : “Himpitan trayek akan selalu terjadi dan itu adalah wajar, karena di Surabaya ini tidak ada satu jalan yang hanya dilayani oleh jalur trayek satu lyn mikrolet tertentu saja dan itupun tidak berhimpitan terus menerus.”

Oleh karena itu, berdasarkan pengalaman yang terjadi di lapangan selama ini, Pemerintah Kota Surabaya sebelum mengeluarkan suatu keputusan mengenai izin trayek melakukan pendekatan terlebih dulu pada para pengemudi, yaitu dengan mengadakan pembinaan-pembinaan agar pihak pengemudi yang dikenai kebijaksanaan itu menyadari pentingnya kebijaksanaan itu bagi kemajuan bersama dan kemajuan pembangunan daerah yang bersangkutan. Upaya yang dilakukan oleh Pemda tersebut adalah dengan mengundang wakil-wakil koordinator lyn dalam rapat-rapat koordinasi, yang biasanya dilakukan oleh pihak terminal ataupun dari Dinas LLAJ Kota Surabaya.

Berdasarkan pengalaman tersebut di atas, Pemerintah Kota Surabaya berpendapat bahwa lebih kecil resikonya bagi Pemda memberikan izin perpanjangan jalur dalam suatu trayek tertentu daripada membuka jalur trayek lyn baru. Kenyataan

¹⁵ *Wawancara* dengan Kasie. Angkutan DLLAJ Kota Surabaya, 18 April 2000.

ini didukung fakta adanya pengajuan 14 (empat belas) lyn lama yang mengajukan perpanjangan jalur relatif aman, daripada ketika dibuka 16 (enam belas) trayek lyn baru tahun 1991 justru banyak menimbulkan perselisihan/sengketa antar pengemudi.

3.2. Studi Kasus Perselisihan / Sengketa di dalam Lyn TV

Pada tanggal 4 Januari 2000, terjadi unjuk rasa yang dilakukan oleh para pengemudi lyn TV. Mogok diam (tidak jalan/beroperasi) yang dilakukan di dalam Terminal Joyoboyo itu akhirnya menimbulkan kemacetan lalu lintas di sekitar terminal Joyoboyo. Kejadian mogok tersebut berhasil ditenangkan kembali oleh pihak Polisi Polsek Wonokromo, DLLAJ Terminal Kota Surabaya dan pihak Organda, sehingga akhirnya mereka mau kembali beroperasi melayani masyarakat.

Permasalahan yang mendasari mogoknya para pengemudi lyn TV tersebut adalah adanya keberatan dari pengemudi lyn TV lama kepada pengemudi lyn TV baru realisasi dari SK. Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 551.21/070.1/402.5.15/99, mereka menuntut agar kendaraan tambahan bagi lyn TV itu hanya dioperasikan untuk melayani route Joyoboyo – Citraland – Ds. Lontar saja, dan tidak dibenarkan menuju ke Perumnas Manukan serta ke Balongsari.

Kejadian mogok lyn TV tersebut merupakan ungkapan ketidakpuasan mereka terhadap pemerintah daerah yang melahirkan Surat Keputusan Walikotamadya Nomor 551.21/070.1/402.5.15/99 tertanggal 9 Januari 1999 perihal Rekomendasi penambahan dan perpanjangan jalur lyn, yang di dalamnya memuat rekomendasi bagi

lyn TV yakni persetujuan untuk penambahan armada baru lyn TV sebanyak 75 (tujuh puluh lima) unit kendaraan dan rekomendasi untuk perpanjangan jalur lynnya, yaitu :

- Dari : Joyoboyo – Manukan Kulon PP *diperpanjang menjadi* Joyoboyo – Lontar – Sambikerep – Citra Raya PP.
- Dari : Joyoboyo – Balongsari – Manukan Kulon PP *diperpanjang menjadi* Joyoboyo – Balongsari – Manukan Kulon - Pasar Banjar Sugihan PP.
- Untuk route Joyoboyo – Tubanan – Manukan Kulon PP *tidak diperpanjang/tetap.*

Sebenarnya SK. Walikota tersebut merupakan realisasi dari surat permohonan yang diajukan oleh Ketua Kelompok Kerja Unit (KKU) Organda lyn TV Nomor 01/02-XI/OGD-TV/XI/97 tertanggal 25 September 1997 perihal Permohonan Perpanjangan Jalur dan Penambahan Armada dengan menampung sisa rekomendasi trayek SK. Walikota No. 249 tahun 1991. Alasan yang mendasari diajukannya permohonan tersebut oleh Ketua KKU lyn TV adalah sering terjadi kekosongan armada lyn TV yang melayani route Joyoboyo – Darmo Permai – Tubanan – Balongsari – Manukan Kulon PP yang dikarenakan tidak seimbangny jumlah armada dengan masyarakat pengguna jasa angkutan penumpang umum dengan tujuan route tersebut. Sehingga melalui surat permohonan tersebut diajukan permohonan penambahan armada sebanyak 50 (lima puluh) unit kendaraan untuk lyn TV. Adapun perpanjangan jalur yang mereka mohonkan adalah sebagai berikut :

- Semula : Joyoboyo – Mayjen Sungkono – Darmo Permai – Lontar – Sambikerep– Manukan Kulon PP.
- Menjadi : Joyoboyo – Mayjen Sungkono – Darmo Permai – Lontar – Manukan Kulon – *Banjar Sugihan* PP.
- Atau : Joyoboyo – Mayjen Sungkono – Darmo Permai – Lontar – Sambikerep – *Kalijaran – Komplek Perum. Citra Raya* PP.

Kemudian sebagai tindak lanjut dari permohonan penambahan dan perpanjangan jalur lyn TV tersebut dikeluarkan Surat Perintah Kepala Dinas Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya Nomor 824.3/402.5.15/97 tanggal 3 November 1997 yaitu perintah untuk melaksanakan survey/penelitian trayek angkutan penumpang umum lyn TV.

Demikian pula dalam kepengurusan KKU lyn TV juga diadakan pertemuan untuk membahas masalah permohonan itu yaitu antara pengurus KKU lyn TV dengan para pemilik/pengemudi anggota lyn TV yang didampingi oleh pihak DLLAJ Kota Surabaya dan DPC Organda Kota Surabaya, yakni tanggal 27 April 1998 bertempat di Restoran Baruna Jl. Diponegoro 27 Surabaya, yang mana hasil pertemuan tersebut adalah bahwa seluruh anggota KKU lyn TV yang hadir dalam pertemuan saat itu (anggota KKU Organda lyn TV yang hadir dalam pertemuan hanya 61 orang dari 183 jumlah anggota) secara aklamasi menyatakan setuju/tidak keberatan terhadap rencana penambahan armada dan penguatan perpanjangan trayek pada lyn TV. Oleh karena pertemuan tersebut tidak dihadiri 2/3 jumlah anggota yang dipersyaratkan hadir, maka pertemuan tersebut akan dilanjutkan lagi bagi mereka yang belum hadir yakni pada tanggal 1 Mei 1998 di tempat yang sama. Ternyata jumlah yang hadir masih saja kurang dari yang ditentukan, sehingga kemudian diadakan lagi pada tanggal 5 Mei 1998 di kantor DLLAJ Kota Surabaya bagi anggota lyn TV yang berhalangan hadir pada rapat anggota yang telah diadakan sebelumnya, yang pada akhirnya dari pertemuan yang telah diadakan yakni sejak tanggal 27 April 1998, 1 Mei 1998 dan 5 Mei 1998 dapat diketahui yang menyetujui adanya penambahan dan perpanjangan jalur lyn TV adalah sebanyak 169 orang (93%). Sebenarnya maksud diadakannya pertemuan anggota lyn TV tersebut adalah untuk mencari kesepakatan/persetujuan di

antara para pemilik/pengemudi anggota lyn TV berkaitan dengan masalah penambahan armada dan perpanjangan jalur lyn TV tersebut.

Setelah diadakan pembahasan dalam rapat koordinasi tim BPTD Kota Surabaya, akhirnya permohonan penambahan armada dan perpanjangan jalur lyn TV disetujui, yakni dengan dikeluarkannya SK. Walikotamadya KDH Tingkat II Surabaya No.551.21/070.1/402.5.15/99 tanggal 9 Januari 1999. Kemudian sebagai tindak lanjut SK. Walikota tersebut dikeluarkan Surat Keputusan Nomor 500/195/402.5.15/99 tanggal 24 Februari 1999 oleh Kepala Dinas LLAJ Kota Surabaya kepada Ketua Lyn TV yang intinya permohonan penambahan dan perpanjangan jalur/trayek Joyobojo – Lontar – Manukan Kulon, Joyobojo – Balongsari – Manukan Kulon dan Joyobojo – Tubanan – Manukan Kulon PP (TV) dapat disetujui.

Sejak dikeluarkannya SK. Kepala Dinas LLAJ Kota Surabaya tersebut, disini perselisihan di dalam keanggotaan KKU lyn TV ini mulai dirasakan terbukti dengan adanya tuntutan pencabutan semua izin trayek kendaraan tambahan dalam jalur trayek lyn TV oleh para pemilik kendaraan/pengemudi lyn TV yang disampaikan secara tertulis pada tanggal 29 September 1999 kepada Kepala Dinas LLAJ Kota Surabaya.

Permasalahan utama yang mendasari timbulnya tuntutan tersebut adalah dasar ekonomi yaitu minimnya penumpang, karena jalur tersebut masih sepi sedangkan armada yang beroperasi setiap harinya belum mencukupi untuk menunjang kesejahteraan para anggota lyn TV. Sehingga dengan adanya penambahan armada/kendaraan dalam jalur lyn TV tersebut akan mengurangi penghasilan mereka.

Untuk menyelesaikan masalah tersebut agar tidak berkepanjangan maka pada tanggal 7 Oktober 1999 dan 14 Oktober 1999 pihak Dinas LLAJ Kota Surabaya mengadakan pertemuan dengan mengundang para pemilik/pengemudi lyn TV yang menuntut pencabutan penambahan armada untuk jalur lyn TV, pengurus lyn TV dan DPC Organda Kota Surabaya, yang mana hasil pertemuan tersebut adalah para penuntut pencabutan penambahan armada tetap tidak menghendaki adanya penambahan meskipun dalam rapat tersebut telah ditunjukkan bahwa pihak pengurus lyn TV dalam melakukan penambahan armada tersebut telah memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh dinas yang berwenang mengeluarkan izin trayeknya, dalam hal ini Dinas LLAJ Kota Surabaya. Akhirnya, oleh karena rapat tersebut belum menghasilkan kesepakatan diantara para pihak yang berselisih/bersengketa tersebut, maka permasalahan tersebut akan ditindak lanjuti dengan rapat BPTD. Sehingga pada tanggal 23 Oktober 1999 diadakan rapat BPTD untuk memutuskan pemecahan masalah penambahan dan perpanjangan jalur lyn TV, yang mana sebelumnya telah diadakan survey ulang terhadap masalah tersebut.

Ternyata protes keberatan dari para pemilik/pengemudi lyn TV mengenai pemberian rekomendasi dari Pemerintah Kota Surabaya mengenai penambahan armada bagi lyn TV ini tetap berlanjut, sehingga kemudian pihak DPC Organda Kota Surabaya mengadakan pertemuan dengan para penuntut pencabutan penambahan armada lyn TV yang dihadiri oleh A.Dahlan, Umar dan A.Rachman yakni tanggal 1 November 1999 dan 9 November 1999, yang mana hasil dari pertemuan tersebut mereka tetap menuntut agar Surat Keputusan Walikotaamadya Kepala Daerah Tingkat

II Surabaya Nomor 551.21/070.1/402.5.15/99 tanggal 9 Januari 1999 itu dicabut, dengan alasan mereka sebagai anggota lyn TV tidak diikutsertakan dalam musyawarah sehingga mereka tetap berpegang pada surat tuntutan mereka yang dikeluarkan untuk Kepala Dinas LLAJ Kota Surabaya tertanggal 29 September 1999.

Sebenarnya permasalahan yang timbul dalam lyn TV akibat dikeluarkannya SK. Walikota mengenai rekomendasi penambahan dan perpanjangan jalur lyn TV ini tidak hanya mengenai adanya keberatan dari para pemilik/pengemudi lyn TV itu saja, namun disini ada masalah lain yang ikut terkait yakni masalah himpitan trayek dengan lyn-lyn lain dikarenakan lyn TV memperoleh rekomendasi pula mengenai perpanjangan jalur/trayek lynnya. Masalah himpitan trayek ini juga merupakan masalah pelik yang membutuhkan waktu dalam penyelesaiannya. Oleh karena semua pengemudi angkutan dalam kota (khususnya mikrolet) tidak ingin bila terjadi himpitan jalur yang terlalu panjang terhadap jalur/trayek mereka, hal ini berkaitan dengan faktor ekonomi yakni masalah penghasilan dan minimnya jumlah penumpang.

Himpitan trayek yang dirasakan akibat adanya perpanjangan jalur lyn TV ini terjadi antara jalur lyn DP, DA, IM, LMJ. Untuk menyelesaikan masalah himpitan trayek ini, pihak pengurus KKU lyn TV telah mengadakan pertemuan dengan mengundang para pihak (anggota/perwakilan) dari lyn yang jalurnya berhimpitan dengan jalur lyn TV yang memperoleh rekomendasi perpanjangan jalur. Pendekatan yang dilakukan oleh pihak lyn TV ini adalah dengan cara bermusyawarah/berdialog dan meminta bantuan pada instansi terkait agar mereka memperoleh persetujuan dari

lyn yang berhimpit secara damai sehingga pelaksanaan operasional lyn TV di lapangan akan berjalan dengan lancar.

Pada tanggal 3 Januari 2000, telah diadakan rapat antara lyn TV dengan lyn LMJ, yang diwakili/dihadiri oleh ketua dan pengurus masing-masing lyn, yang menghasilkan surat kesepakatan bersama, yang intinya berisi :

bahwa kedua belah pihak telah sepakat untuk melakukan aktivitas dalam transportasi angkutan kota yaitu lyn TV dan lyn LMJ secara bergandengan serta saling menjaga ketertiban dan keamanan seluruh wilayah kerja kedua belah pihak, khususnya seputar Jl. Dukuh Kapasan, Jilidro Dusun Jugruk Rejosari, Tengger, Banjar Sugihan serta wilayah-wilayah lain yang dianggap perlu dalam pengembangan jalur masing-masing lyn, *dengan catatan* lyn TV tidak menaikkan penumpang sepanjang jalan dari depan Kantor Kelurahan Sambikerep sampai depan perumahan PT.HK (Ds. Jelidro).¹⁶

Sebenarnya pihak pengurus KKU lyn TV sebelumnya juga telah melakukan pendekatan secara langsung dengan pihak lyn lain yang jalur/trayeknya saling berhimpitan seperti lyn DA dan lyn IM, yakni dengan lyn DA telah mencapai kesepakatan pada tanggal 5 Juni 1998¹⁷ bahwa lyn DA tidak keberatan/setuju untuk melakukan aktivitas dalam transportasi angkutan kota secara bergandengan dalam wilayah kerja di Kecamatan Lakarsantri, sedangkan dengan lyn IM mencapai kesepakatan dengan ditanda-tanganinya surat kesepakatan bersama pada tanggal 3 Oktober 1998 yang intinya¹⁸ : lyn IM tidak keberatan/setuju untuk melakukan

¹⁶ Dokumen Surat Kesepakatan Bersama tertanggal 3 Januari 2000.

¹⁷ *Ibid*, tertanggal 5 Juni 1998.

¹⁸ *Ibid*, tertanggal 3 Oktober 1998.

kegiatan dalam transportasi angkutan kota secara bergandengan dalam wilayah kerja di Kecamatan Tandes.

3.3. Upaya Hukum Dalam Rangka Penyelesaian Sengketa Akibat Adanya Perubahan Jalur Trayek

Masalah yang selalu muncul apabila pemerintah daerah mengeluarkan atau menerbitkan suatu keputusan yang berkaitan dengan izin trayek adalah adanya pihak yang tidak setuju karena merasa dirugikan kepentingan dengan dikeluarkannya kebijakan pemerintah daerah tentang perpanjangan jalur trayek ataupun diterbitkannya izin trayek baru. Upaya pemerintah daerah dalam mengatasi masalah tersebut, dapat dilakukan dengan 2 (dua) alternatif jalan penyelesaian sengketa yang telah diberikan oleh undang-undang, yakni melalui :

- 1) jalur non litigasi (di luar pengadilan)
- 2) jalur litigasi (pengadilan).

Pada umumnya upaya penyelesaian sengketa yang sering digunakan untuk menyelesaikan masalah perselisihan (sengketa) yang muncul akibat adanya perubahan jalur/trayek ini adalah melalui jalur non litigasi (di luar pengadilan), karena upaya penyelesaian sengketa dengan jalur non litigasi dirasakan oleh para pihak merupakan suatu proses penyelesaian yang tidak terlalu berbelit-belit dan tidak membutuhkan dana yang besar, yang mana dengan menggunakan jalur non litigasi ini para pihak yang berselisih/bersengketa akan dapat langsung saling bertemu untuk menyelesaikan permasalahan diantara mereka ataupun dapat pula menggunakan bantuan pihak ketiga,

yang bertindak sebagai pihak penengah, yang akan membantu jalannya proses penyelesaian sengketa tersebut.

Sedangkan jalur penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan itu jarang sekali digunakan oleh pihak yang merasa dirugikan kepentingannya atas dikeluarkannya surat keputusan izin trayek oleh Pemerintah Daerah tersebut. Upaya penyelesaian sengketa melalui pengadilan ini telah disediakan oleh undang-undang, yakni sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara. Hal ini dikarenakan yang menjadi obyek sengketa tersebut adalah keputusan dari pejabat tata usaha negara.

Oleh karena itu selain membahas cara dan proses penyelesaian perselisihan/sengketa melalui jalur non litigasi, saya juga merasa perlu untuk membahas pelaksanaan upaya hukum yang melalui jalur litigasi, terutama bagi pihak pengemudi lyn yang merasa dirugikan kepentingannya akibat dikeluarkannya kebijakan Pemda tentang izin trayek.

a. Melalui jalur non litigasi (di luar pengadilan).

Masalah himpitan trayek merupakan masalah yang selalu muncul berkaitan dengan adanya perpanjangan ataupun adanya trayek baru angkutan mikrolet. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, bahwa semua trayek lyn mikrolet tidak akan dapat menerima apabila jalur trayeknya dihimpit terlalu panjang dengan trayek lyn mikrolet lain. Jika dalam trayek suatu lyn mikrolet tertentu itu terkena himpitan dengan trayek lyn mikrolet lain yang mengalami perpanjangan jalur, yang mana

himpitan tersebut dirasakan sangat merugikan lyn mikrolet sebelumnya seperti berkaitan dengan faktor ekonomi, maka hal itu akan menimbulkan perselisihan/sengketa antar trayek. Oleh karena itu, diperlukan suatu upaya pendekatan yang digunakan untuk menyelesaikan masalah perselisihan/sengketa antar trayek tersebut agar dapat diselesaikan dengan tuntas, sehingga tidak menjadi sengketa yang meluas.

Berdasarkan contoh kasus perselisihan/sengketa antar pengemudi lyn TV sendiri maupun dengan lyn lain yang jalurnya berhimpitan di atas, nampak pada awalnya penyelesaian sengketa tersebut menemui kegagalan karena sengketa tersebut ternyata tidak dapat diselesaikan secara tuntas. Disini ada benturan-benturan kepentingan baik antar pengemudi lyn TV sendiri maupun dengan lyn lainnya yang jalurnya berhimpitan.

Dalam kasus perselisihan/sengketa antara pengemudi dalam lyn TV tersebut, pada tahap penyelesaian sengketa pertama dilakukan dengan mengadakan pertemuan dengan cara melakukan dialog atau pendekatan yang dilakukan oleh pihak pengurus KKU lyn TV yang mengajukan permohonan penambahan armada dan perpanjangan jalur lynnya kepada pihak lyn lain yang jalurnya berhimpitan dengan jalur yang dimohonkannya maupun dengan anggota lynnya sendiri.

Upaya pendekatan yang dilakukan oleh salah satu pihak itu untuk meminta persetujuan pihak lain dalam kaitannya dengan permohonan izin trayeknya tersebut, umumnya upaya itu selalu mengalami kegagalan dalam prakteknya di lapangan, meskipun diantara mereka telah membuat kesepakatan bersama. Hal itu dapat disebabkan adanya benturan kepentingan antara anggota lyn yang satu dengan anggota

lyn yang lainnya, seperti faktor ekonomi yaitu adanya kompetisi dan persaingan yang tidak seimbang dalam suatu jalur trayek yang menyebabkan pendapatan salah satu pihak tersebut menjadi turun. Keadaan ini disadari oleh masing-masing pihak sebagai konsekuensi dari operasionalisasi kendaraan angkutan umum yang trayeknya berhimpitan.

Untuk mengakhiri sengketa seperti itu, diperlukan adanya upaya penyelesaian sengketa yang tepat untuk diterapkan dalam kasus perselisihan/sengketa antar pengemudi lyn yang diakibatkan oleh pelaksanaan kebijakan Pemda ini. Asumsi penyelesaian sengketa ini lebih merujuk pada pengaturan untuk menghindari sengketa yang berkepanjangan, dimana akan mengakibatkan perpecahan dalam masyarakat.

Upaya penyelesaian sengketa ini akan berjalan dengan baik apabila terdapat pihak ketiga yang mempunyai sarana pemaksa yang kuat. Dalam hal ini sebagai pihak ketiga dapat berasal dari perwakilan yang ditunjuk dan dapat dipercaya oleh para pihak yang bersengketa maupun langsung dari dinas yang berwenang untuk mengeluarkan perizinannya yaitu Dinas LLAJ.

Dalam upaya menyelesaikan sengketa antar lyn mikrolet yang berhimpitan ini, proses penyelesaian sengketa yang dapat digunakan melalui jalur di luar pengadilan (*non litigasi*) ini adalah dengan cara negosiasi/musyawarah, mediasi, maupun arbitase. Penggunaan 3 (tiga) bentuk upaya penyelesaian sengketa tanpa melalui jalur pengadilan itu dapat dilakukan apabila benturan kepentingan yang sama selalu terjadi.

1. Penyelesaian sengketa secara musyawarah (negosiasi).

Bentuk negosiasi adalah bentuk proses penyelesaian sengketa dimana para pihak yang bersengketa secara langsung bertemu dan berdiskusi untuk mencapai kesepakatan tanpa adanya keterlibatan pihak ketiga penengah yang tidak berwenang mengambil keputusan (*mediasi*), maupun pihak ketiga pengambil keputusan (*arbitrasi dan litigasi*). Penyelesaian sengketanya sepenuhnya ditentukan/dikontrol oleh para pihak yang berselisih/bersengketa. Disini agar dapat tercapai titik temu atau kesepakatan diantara para pihak mutlak diperlukan jiwa besar dan itikad baik dari masing-masing pihak. Namun demikian hasil kesepakatan bersama dari diadakannya negosiasi tersebut secara yuridis tidak mengikat, maksudnya hasil negosiasi tersebut pemenuhannya bergantung pada itikad baik masing-masing pihak untuk melaksanakannya. Pada umumnya, dalam praktek hasil kesepakatan bersama yang telah disepakati oleh para pihak itu seringkali diingkari atau tidak dilaksanakan oleh salah satu pihak, sehingga hal ini yang menyebabkan masalah yang dipersengketakan tersebut tidak dapat diselesaikan secara tuntas dengan cara damai.

Berkaitan dengan kasus perselisihan/sengketa yang terjadi dalam lyn TV di atas, nampak upaya negosiasi ini juga sudah dijalankan oleh pihak lyn TV kepada lyn-lyn lain yang jalur trayeknya terhimpit dengan perpanjangan jalur yang dimohonkannya, dalam hal ini lyn IM, DP, DA, dan LMJ yang diwakilkan oleh Ketua lyn masing-masing. Hasil dari upaya negosiasi atau musyawarah yang dilakukan oleh lyn TV terhadap lyn-lyn terhimpit tersebut telah menghasilkan surat kesepakatan bersama, yang intinya masing-masing lyn terhimpit tersebut menyatakan tidak

keberatan/menyetujui rencana pengoperasian kendaraan tambahan dan perubahan jalur/trayek lyn TV.¹⁹ Namun demikian, ada satu lyn yang belum memberikan persetujuannya atau masih keberatan atas perpanjangan jalur trayek dari lyn TV ini, yakni lyn DP. Sehingga masalah penyelesaian himpitan trayek ini dengan cara negosiasi atau musyawarah langsung dengan lyn mikrolet yang terhimpit belum terselesaikan sepenuhnya, hal ini berarti pengoperasian trayek lyn TV tersebut akan tertunda pelaksanaannya sampai masalah himpitan trayeknya dengan lyn DP dapat terselesaikan.

2. Penyelesaian sengketa dengan cara mediasi.

Mediasi adalah perpanjangan dari proses negosiasi, maksudnya mediasi itu terjadi setelah masing-masing pihak mulai bernegosiasi, disini para pihak yang bersengketa sudah saling berdiskusi atau berdialog, hanya saja dalam proses negosiasi tersebut ada intervensi dari pihak ketiga penengah yang membantu para pihak yang bersengketa tersebut agar secara sukarela mau mencapai kata sepakat yang diterima oleh masing-masing pihak. Pihak ketiga disini bukan merupakan bagian dari kedua belah pihak yang bersengketa dan dia harus bersifat netral atau tidak memihak salah satu pihak.

Dalam proses penyelesaian sengketa yang berkaitan dengan kebijakan Pemda mengenai trayek ini, yang berperan sebagai pihak penengah dalam proses dialog antar

¹⁹ *Ibid.*

lyn yang bersengketa tersebut dapat berasal dari pihak Pemda sendiri, dalam hal ini diwakili oleh dinas yang berwenang mengeluarkan izin yaitu Dinas LLAJ Kota Surabaya, ataupun dari pihak ORGANDA yang merupakan suatu organisasi yang menjadi wadah untuk menampung aspirasi dari para pengemudi angkutan jalan raya.

Berkaitan dengan masalah penambahan armada untuk lyn TV ini, upaya negosiasi atau musyawarah yang diadakan oleh pihak lyn TV, dalam hal ini diwakili oleh ketua lyn TV, terhadap anggota KKU lynnya sendiri mengalami kegagalan. Dengan kata lain para pemilik/pengemudi lyn TV lama masih keberatan dengan ditambahkannya armada kendaraan baru bagi lyn TV. Sehingga untuk menghindari perselisihan ini semakin panjang, kemudian pihak pimpinan pengurus lyn TV meminta bantuan dari pihak Dinas LLAJ Kota Surabaya, untuk menyelesaikan masalah ini. Kemudian oleh pihak DLLAJ Kota Surabaya (disini bertindak sebagai pihak penengah/mediator) mengadakan pertemuan-pertemuan dengan mengundang semua pemilik/pengemudi lyn TV (yang berjumlah 183 orang) yang mana selain dihadiri oleh pihak DLLAJ sendiri juga dihadiri oleh pihak DPC Organda Surabaya, ketua lyn TV. Setelah melalui perundingan/pertemuan yang memakan waktu cukup lama, maka pada tanggal 14 Februari 2000 bertempat di Kantor DLLAJ Kota Surabaya akhirnya dihasilkan surat kesepakatan bersama yang ditanda-tangani oleh para pihak yang hadir dalam pertemuan saat itu, yang pada intinya:²⁰

para perwakilan yang mewakili anggota lyn TV (kendaraan lyn TV lama) pada prinsipnya setuju/tidak keberatan terhadap adanya penambahan armada dalam jalur lyn TV, namun mereka tidak menghendaki adanya pembauran dengan kendaraan hasil

²⁰ *Op.cit*

penambahan (operasional kendaraan dipisahkan). Disini disepakati pula bahwa kendaraan baru hasil penambahan untuk sementara waktu baru dapat dioperasikan yakni:

- a. Pukul 08.00 WIB – 16.00 WIB, beroperasi pada jalur lyn Joyoboyo – Lontar – Citra Raya – Banjarsugihan PP.
- b. Sebelum pukul 08.00 WIB dan setelah pukul 16.00 WIB, beropersai membaaur dengan kendaraan lama.

Namun demikian, hingga masalah saya ambil sebagai contoh kasus sengketa yang terjadi dalam suatu trayek ini masih menunggu proses penyelesaian terhadap permasalahan yang ada di lyn TV ini. Hal ini disebabkan masalah penambahan armada maupun perubahan jalur dalam suatu trayek itu tidak bisa langsung diselesaikan secara tuntas, karena di dalamnya selalu terjadi benturan-benturan kepentingan di antara pihak-pihak yang terkait. Oleh karenanya untuk memperoleh keputusan atas permohonan izin trayek ini membutuhkan waktu yang lama.

3. Penyelesaian sengketa melalui arbitrase.

Bentuk lembaga arbitase disini, berkaitan dengan masalah pemberian izin trayek, tidaklah sama seperti lembaga arbitase yang dikenal dalam hukum acara perdata. Oleh karena yang bertindak sebagai arbitrator disini bukanlah lembaga-lembaga arbitrase yang berkedudukan sebagai "*extra judicial*" yang bergandengan dengan badan peradilan sebagai "*ordinary court*" (peradilan resmi).

Lembaga arbitrase dalam penyelesaian masalah izin trayek ini baru digunakan, bila penyelesaian masalah perselisihan/sengketa akibat dikeluarkannya kebijakan Pemda mengenai izin trayek tersebut setelah melalui tahap penyelesaian secara damai dengan cara negosiasi (musyawarah) maupun secara mediasi, yakni dengan meminta

bantuan dari instansi terkait seperti Dinas LLAJD dan DPC Organda, tidak juga mampu menyelesaikan secara damai dan tuntas, maka atas kesepakatan kedua belah pihak yang berselisih/bersengketa tersebut meminta putusan akhir yang bersifat final sebagai jalan keluar masalah mereka pada pihak ketiga yang bertindak sebagai arbitrator. Oleh karena itulah, bentuk arbitrase ini dianggap sebagai "*ultimum remidium*" (upaya terakhir) dalam upaya penyelesaian masalah trayek ini secara tuntas dan damai.

Pemda dalam hal ini diwakili oleh pihak BPTD (Badan Pertimbangan Transportasi Daerah) akan secara langsung berperan sebagai *arbitrator* memutuskan pemecahan masalah trayek lyn ini. Dalam hal ini pihak BPTD mengambil keputusan untuk memecahkan masalah trayek ini tanpa mengundang kedua belah pihak yang berselisih/bersengketa. Disini pihak BPTD setelah melakukan survey/penelitian ulang terhadap jalur yang berhimpitan tersebut bersama para pihak yang berselisih tersebut. Berdasarkan hasil survey ulang yang dilakukan oleh pihak BPTD tersebut akan diambil suatu keputusan yang mana keputusan tersebut merupakan putusan final dan mengikat (*binding*) bagi para pihak yang berselisih/bersengketa, dan terhadap putusan dari BPTD tersebut tertutup upaya hukum lain disebabkan terhadap putusan dari BPTD ini tidak bisa dimintakan banding, kasasi ataupun peninjauan kembali.

b. Melalui jalur litigasi (pengadilan).

Sebagaimana telah dipaparkan pada bagian terdahulu yang menyatakan bahwa izin merupakan figur keputusan tata usaha negara (*beschikking*) yang diterbitkan oleh

organ pemerintah berdasarkan kewenangan yang diberikan kepadanya. Izin itu berisi pemberian hak oleh pemerintah kepada seseorang atau badan hukum, untuk melakukan sesuatu tindakan/aktivitas tertentu berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah. Menurut **Philipus M. Hadjon et.al.**, Keputusan Tata Usaha Negara termasuk norma individual konkrit, dan dalam rangkaian hukum merupakan norma penutup, dijelaskannya :

Pemberian keputusan atas permohonan izin yang terdiri dari pernyataan penolakan izin, atau pemberian izin dan tidak dapat diterima, diumumkan secara terbuka. Keputusan penolakan izin harus mencantumkan alasan-alasan yang menjadi dasar penolakan agar yang berkepentingan dapat mengajukan banding atau upaya administrasi.²¹

Oleh karena izin merupakan figur keputusan tata usaha negara, terhadap pemberian keputusan atas permohonan izin baik yang berisi pemberian izin ataupun yang berisi penolakan atas permohonan izinnya, maka pihak pemohon maupun pihak lain yang dirugikan kepentingannya atas dikeluarkannya keputusan Pemda atas permohonan izin tersebut dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Tata Usaha Negara.

Dalam Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 2 tahun 1998 tentang Tata Cara Penyelesaian Izin Trayek Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Umum Di Dalam Wilayah Kotamadya Dati II Surabaya, berkaitan dengan masalah penolakan permohonan izin, telah diatur dalam **pasal 4 ayat 4** yang berbunyi :

²¹ Philipus M. Hadjon et.al, *Pengantar Hukum Administrasi*, Gajah Mada Universitas Press, cet.III, th.1994, h.125.

Jika ternyata dalam waktu 14 (empat belas) hari setelah menerima surat permohonan pertimbangan izin trayek dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah, Instansi Pemberi Pertimbangan belum memberikan pertimbangan, maka Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah dapat memberikan surat izin/penolakan pemohon izin trayek setelah mempertimbangkan berbagai faktor yang dipandang perlu.

Mengenai penolakan permohonan izin trayek ini, sebagaimana telah diatur dalam Keputusan Walikota Kepala Daerah Kota Surabaya di atas, nampak bahwa terhadap penolakan permohonan izin tersebut tidak secara tegas diatur mengenai upaya apa yang dapat dilakukan oleh pihak pemohon izin atas ditolaknya permohonannya. Hal ini merupakan kekurangan dari peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang izin trayek ini secara khusus. Namun demikian, apabila kita melihat dari figur izin sebagai keputusan tata usaha negara, maka oleh pembentuk undang-undang telah ditentukan bahwa bagi pihak yang merasa kepentingannya dirugikan atas penolakan permohonan izin tersebut ataupun atas dikeluarkannya suatu keputusan dari pejabat tata usaha negara dapat menggunakan jalur yang telah disediakan oleh undang-undang yakni melalui Peradilan Tata Usaha Negara. Ketentuan tersebut diatur di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara, yakni dalam pasal 53 ayat (1), dan pasal 83.

Dalam pasal 53 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 tahun 1986 disebutkan :

Seseorang atau badan hukum perdata yang merasa kepentingannya dirugikan oleh suatu Keputusan Tata Usaha Negara dapat mengajukan gugatan tertulis kepada Pengadilan yang berwenang yang berisi tuntutan agar Keputusan Tata Usaha Negara yang disengketakan itu dinyatakan batal atau tidak sah, dengan atau tanpa disertai tuntutan ganti rugi dan/atau rehabilitasi.

Berdasarkan pasal 53 ayat (1) tersebut di atas memungkinkan siapa saja yang kepentingannya dirugikan oleh suatu keputusan tata usaha negara untuk mengajukan

gugatan. Apabila dilihat pada rumusan pasal 53 ayat (1) tersebut tentang “yang berkepentingan (kepentingannya dirugikan oleh suatu keputusan tata usaha negara)” dapat disimpulkan bahwa disini bisa pihak pemohon yang permohonannya ditolak (sebagai pihak II), juga bisa pihak lain yang kepentingannya dirugikan atas dikeluarkannya suatu keputusan tata usaha negara (sebagai pihak III).

Demikian pula dalam **pasal 83 Undang-Undang No. 5 tahun 1986** disebutkan :

- (1) Selama pemeriksaan berlangsung, setiap orang yang berkepentingan dalam sengketa pihak lain yang sedang diperiksa oleh pengadilan, baik atas prakarsa sendiri dengan mengajukan permohonan, maupun atas prakarsa Hakim, dapat masuk dalam sengketa Tata Usaha Negara, dan bertindak sebagai :
 - a) pihak yang membela haknya, atau
 - b) peserta yang bergabung dengan salah satu pihak yang bersengketa.
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dikabulkan atau ditolak oleh Pengadilan dengan putusan yang dicantumkan dalam berita acara sidang.
- (3) Permohonan banding terhadap putusan Pengadilan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak dapat diajukan tersendiri, tetapi harus bersama-sama dengan permohonan banding terhadap putusan akhir dalam pokok sengketa.

Ketentuan dalam Pasal 83 UU No.5/1986 ini dalam Hukum Acara Perdata lazimnya dikenal sebagai hak intervensi.

Namun demikian, untuk dapat mengajukan permohonan gugatan ke Pengadilan Tata Usaha Negara ini ada batasan waktunya, sebagaimana telah diatur dalam **pasal 55 UU No. 5 tahun 1986** yang berbunyi : “Gugatan dapat diajukan hanya dalam tenggang waktu 90 (sembilan puluh) hari terhitung sejak saat diterimanya atau diumumkannya Keputusan Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara.” Jadi, apabila sudah terhitung 90 (sembilan puluh) hari sejak dikeluarkannya Surat

Keputusan Izin Trayek oleh instansi yang berwenang mengeluarkan izinnya, yakni Dinas DLLAJ berdasarkan Surat Keputusan Walikota perihal Rekomendasi Pemberian Izin Trayek Lyn, pihak pemohon yang ditolak permohonannya ataupun pihak lain yang merasa kepentingannya dirugikan atas dikeluarkannya Surat Keputusan Izin trayek oleh Pemda itu tidak juga mengajukan gugatan ke Pengadilan Tata Usaha Negara, maka berarti terhadap mereka tidak dapat lagi menggunakan jalur litigasi ini oleh karena sudah daluwarsa. Akan tetapi, dengan adanya pengajuan gugatan tersebut tidaklah akan menunda pelaksanaan dari keputusan yang telah dikeluarkan oleh badan atau pejabat tata usaha negara mengenai pemberian keputusan izin trayek, sebagaimana telah diatur dalam **Pasal 67 ayat (1) UU No. 5 tahun 1986**.

Apabila dilihat dari jumlah kasus yang berkenaan dengan masalah dikeluarkannya kebijakan mengenai pemberian izin trayek ini oleh Walikota Kepala Daerah Kota Surabaya c.q Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Surabaya, yang pernah diajukan ke Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN), nampaknya upaya penyelesaian sengketa melalui jalur litigasi ini jarang sekali bahkan hampir tidak pernah digunakan oleh pihak yang kepentingannya dirugikan atas kebijakan tersebut. Dalam prakteknya, pernah diajukan gugatan ke PTUN Surabaya yakni gugatan oleh para pengemudi mikrolet lyn O kepada Walikota Kepala Daerah Kota Surabaya pada tahun 1993, yang mana sengketa tersebut akhirnya diputus oleh Hakim yang intinya mengenai penundaan keputusan Walikota Kepala Daerah Kota Surabaya yang menjadi obyek sengketa dalam gugatan yang diajukan oleh para pengemudi lyn O tersebut.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1. Kesimpulan

Beranjak dari uraian-uraian yang dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya maka sampai pada kesimpulan sebagai berikut :

1. Perlunya perizinan angkutan sebagai salah satu fungsi pengaturan seperti yang dicantumkan dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, adalah untuk mencapai kebijaksanaan tertentu dibidang angkutan jalan yaitu untuk pengendalian, terutama mengatur keseimbangan antara kebutuhan dan permintaan jasa angkutan. Adapun pelaksanaan pemberian perizinan di bidang angkutan selain dengan prinsip dekonsentrasi juga menganut sistem desentralisasi. Untuk pemberian izin trayek didesentralisasikan sebagai konsekuensi pemberian otonomi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan raya kepada Kepala Daerah Provinsi maupun Daerah Kota. Dalam pelaksanaan trayeknya masih banyak dijumpai penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan oleh para pengemudi mikrolet yakni dengan melanggar jalur trayeknya. Dengan kata lain pelanggaran itu dilakukan dengan cara melayani jalur trayek di luar jalur yang telah ditetapkan dalam perizinannya. Namun demikian, sampai saat ini terhadap pelanggaran peraturan perizinan ini belum terlihat adanya tindakan yang diberlakukan oleh instansi pemberi izin, dalam hal ini Dinas LLAJ.

2. Dalam upaya memberikan perlindungan hukum yang diperlukan oleh masyarakat, khususnya bagi para pengemudi angkutan penumpang umum (mikrolet), oleh pembentuk undang-undang telah disediakan jalur untuk menyelesaikan masalah yang timbul akibat dikeluarkannya kebijakan Pemda mengenai izin trayek ini, baik melalui jalur non litigasi maupun melalui jalur litigasi.

4.2. Saran

- Sebelum kebijaksanaan penambahan armada dan perubahan jalur dilakukan, perlu dilakukan pengamatan lapangan yang lebih teliti dan data yang lengkap untuk mengetahui penyebab kenaikan faktor muatan yang tinggi dan masalah lainnya. Dengan demikian kebijaksanaan yang diambil dapat tepat mengenai sasaran.
- Perlunya pengaturan kembali kebijaksanaan Pemerintah daerah mengenai perizinan angkutan, agar birokrasi perizinannya tidaklah berbelit-belit yang nantinya tidak akan mempersulit pihak pemohon untuk memperoleh keputusan atas permohonan izinnya, sehingga tidak akan mengurangi kepercayaan masyarakat kepada Pemerintah daerah yang bersih dan berwibawa.
- Dalam pemberian keputusan tentang izin trayek angkutan penumpang umum dalam kota (mikrolet) hendaknya Pemerintah daerah sebelumnya memberikan kesempatan bagi masyarakat untuk ikut berperan serta dalam pengambilan keputusan, misalnya adanya penambahan armada di suatu trayek lyn tertentu, umumnya yang mengisi kesempatan ikut berusaha dalam angkutan penumpang umum (mikrolet) ini di lyn mikrolet yang memperoleh rekomendasi penambahan

armada adalah dari pihak dalam lyn tersebut saja, tanpa memberikan kesempatan pada warga masyarakat diluar komunitas lyn tersebut. Oleh karena kurang tahunya warga masyarakat atas adanya rekomendasi penambahan armada tersebut. Hal ini disebabkan Pemda jarang sekali atau tidak pernah mengadakan pengumuman kepada masyarakat untuk dimintai peran sertanya.

DAFTAR BACAAN

- Basuki Rekso Wibowo, *Perdamaian sebagai Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata*, Yuridika, No. 1 dan No. 2 Januari-April, 1993.
- Berge ten J.B.J.M dan Spelt. N.M., diterjemahkan oleh Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Perizinan*, cet. I, Yuridika, Surabaya, 1993.
- Emannuel Sudjatmoko, *Pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas dan Jalan Raya Di Jawa Timur*, Lembaga Penelitian, 1993.
- Indroharto, *Usaha Memahami Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara; Buku I Beberapa Pengertian Dasar Hukum Tata Usaha Negara*, Edisi revisi, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1993.
- Koentjoro Probopranoto, *Beberapa Catatan tentang Hukum Peradilan Administrasi Negara dan Hukum Pemerintahan*, Alumni Bandung, 1978.
- M. Yahya Harahap, *Arbitrase ditinjau dari Reglemen Acara Perdata (RV) Peraturan Prosedur BANI, ICSID, Unicitral of Forsing Arbitral Award. Perma No. 1 tahun 1990*, Pustaka Kartini, 1991.
- Philipus M. Hadjon et.al, *Pengantar Hukum Administrasi*, Gajah Mada University Press, cet. III, 1994.
- _____, *Pemerintahan Menurut Hukum*, cet. 1, Yuridika, Surabaya, 1993.
- Suparto Wijoyo, *Karakteristik Hukum Acara Peradilan Administrasi*, Airlangga University Press, 1993.
- Wahyu Nugroho, *Penggunaan Mediasi Dalam Penyelesaian Sengketa Bisnis*, Newsletter, No. 21 Juni 1995.

LAMPIRAN

JUMLAH KENDARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA (MIKROLET)

DIWILAYAH KOTAMADYA DATI II SURABAYA
IR-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
POSISI 1 APRIL 1999

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK	JML. KEND.
1	C	Pasar Loak/ Sedayu-Karang Menjangan PP	107
2	D	Joyoboyo-Pasar Turi-Sidorame PP	150
3	E	Petojo-Tanjungsari-Balongsari PP	100
4	F	Endroso-Pegirikan-Joyoboyo PP	139
5	G	Terminal Joyoboyo-Kr. Menjangan/ Kr. Pilang/ Lakarsantri PP	308
6	H2	Pasar Wonokromo-Pagesangan PP	80
7	I	Dukuh Kupang-Banyu Urip-Benowo PP	109
8	K	Ujung Baru-Kalimas Barat/ Pasar Loak PP	88
9	L2	Ujung Baru-Sasak-Petojo PP	60
10	M	Terminal Joyoboyo-Dinoyo-Kayun-Kalimas Barat PP	139
11	N	Kalimas Barat-Menur-Bratang PP	107
12	O.1	Kalimas Barat-Keputih PP	134
13	O.2	Tambak Oso Wilangun (Depan POM Bensin) - Petojo PP/ Tambak Wedi-Keputih-Bratang PP	40
14	P	Joyoboyo-Gebang Putih-Kenjeran/ Petojo-Ketintang PP	163
15	Q	Kalimas Barat-Bratang PP	113
16	R	Kalimas Barat-Kapasan-Kenjeran PP	81
17	S	Joyoboyo-Bratang-Kenjeran PP	85
18	T-1	Margorejo-Joyoboyo-Sawah-Pasar Loak PP	83
19	T-2	Joyoboyo-Mulyosari-Kenjeran PP	81
20	U	Joyoboyo-Rungkut-Wonorejo PP	116
21	V	Joyoboyo-Tambakrejo PP	114
22	W	Dukuh Kupang-Kapas Krampung-Kenjeran PP	119
23	Y	Joyoboyo-Demak PP	127
24	Z	Kalimas Barat-Benowo PP	65
25	TV	Joyoboyo-Balongsari-Manukan PP/ Joyoboyo-Tuban-Manukan PP	102
26	DP	Kalimas Barat-Lontar-Manukan Kulon PP	60
27	Z-1	Benowo-Ujung baru PP	70
28	J	Joyoboyo-Kalianak PP	100
29	BK	Bangkingan-Karang Pilang PP	15
30	DA	Darmo Permai-Pasar Atom PP	50
31	JTK	Joyoboyo-Tambak Klanggru PP	75
32	R-1	Kalimas Barat-Nambangan-Kenjeran PP	50
33	WLD	Wonoarum-Pasar Loak-Dukuh Kupang PP	100
34	RT	Rungkut-Pasar Turi PP	75
35	LMJ	Manukan Kulon-Lakarsantri-Kalimas Barat PP	68
36	BM	Bratang-Perumnas Menanggal PP	41
37	JBMN	Joyoboyo-Medokan Ngemplak PP	35
38	LK	Manukan Kulon-Pasar Loak-Kenjeran PP	100
39	GL	Pasar Loak-Gadung PP	50
40	JK	Joyoboyo-Kalijudan-Kenjeran PP	60
41	IM	Manukan Kulon-Semut Indah PP	50
42	WB	Wonosari-Bratang PP	75
43	DKM	Dukuh Kupang-Menanggal PP	50
44	DKB	Dukuh Kupang-Benowo PP	27
45	BJ	Benowo-Kalimas Barat PP	75
46	RDK	Romokalisari-Dukuh Kupang PP	50
47	UBB	Ujung Baru-Bratang PP	68
48	UBK	Ujung Baru-Kenjeran PP	50
49	JMK	Kenjeran-Kalimas Barat PP	70
50	BKI	Bratang-Kutisari PP	49
51	BWP (BK)	Bratang-Keputih PP	26
52	KIP-1	Kutisari Indah-Petojo PP	64
53	KIP-2	Kutisari Indah-Petojo PP	51
54	GS	Gunung Anyar-Sidorame PP	63
55	GSM	Gunung Anyar-Surabaya Mall PP	35
56	BBG	Bulak Banteng Timur-Gunung Anyar PP	65
57	RBK	Rungkut Barata-Kenjeran PP	57
JUMLAH			4684

KODE TRAYEK : TV.1
TRAYEK : JOYOBOYO-PASAR CITRA RAYA PP.

BERANGKAT :

Terminal Joyoboyo - Raya Darmo - Raya Diponegoro - Kutai - Adityawarman - Mayjen Soengkono - Bundaran Tol - HR. Muhammad - Darmo Permai Selatan - Simpang Darmo Permai Utara - Pradah Indah - Lontar - Sambikerep - Sambikerep I - Kalijaran - Taman Puspa Raya - Alam Hijau - Gapura Internasional Utara - Ruko International Village II - Puri Widya Kencana - Pasar Citra Raya (Pangkalan terakhir).

KEMBALI :

Pasar Citra Raya - Puri Widyakencana - Ruko International Village - Gapura Internasional Utara - Alam Hijau - Taman Puspa Raya - Kalijaran - Sambikerep I - Sambikerep - Lontar - Pradah Indah - Simpang Darmo Permai Utara - Darmo Permai Selatan - HR Muhammad - Bundaran Tol - Mayjen Soengkono - Adityawarman - Hayamwuruk - Brawijaya - Terminal Joyoboyo.

KODE TRAYEK : TV.2
TRAYEK : JOYOBOYO-TUBANAN-MANUKAN PP.

BERANGKAT :

Terminal Joyoboyo - Raya Darmo - Raya Diponegoro - Kutai - Adityawarman - Mayjen Sungkono - Bundaran Tol - HR. Muhammad - Darmo Permai Selatan - Simpang Darmo Permai Utara - Tubanan - Gadel - Balongsari Tama (Diklat) - Balongsari Tama Tengah - Lempung Indah - Lempung Tama - Manukan Dalam - Manukan Tama - Manukan Kulon (Pangkalan Akhir).

KEMBALI :

Terminal Manukan Kulon - Manukan Tama (SMU XI) - Manukan Dalam - Lempung Tama - Lempung Indah - Balongsari Tama Tengah - Balongsari Tama (Diklat) - Gadel - Tubanan - Simpang Darmo Permai Utara - Darmo Permai Selatan - HR Muhammad - Bundaran Tol - Mayjen Sungkono - Adityawarman - Hayamwuruk - Brawijaya - Terminal Joyoboyo.

KODE TRAYEK : TV.3
TRAYEK : JOYOBOYO-B.SARI-PS.BJ.SUGIHAN PP.

BERANGKAT :

Terminal Joyoboyo - Raya Darmo - Raya Diponegoro - Ciliwung - Adityawarman - Mayjen Sungkono - Raya Dukuh Kupang - Dukuh Kupang XXV - Dukuh Kupang Barat - Jembatan Tol - Ngesong - Kupang Jaya - Sukomanunggal Jaya - Puncak Darmopermai - Darmoharapan - Darmo Harapan Timur - Darmo Indah Timur - Darmo Indah Barat - Darmo Indah Sari - Balongsari Tama Tengah - Balongsari Tama - Pangkalan Balongsari - Balongsari Tama - Lempung Tama - Manukan Dalam - Manukan Tama - Manukan Mukti VI - Raya Tengger Kandangan - Wisma Tengger V - Raya Tengger - Pasar Banjar Sugihan (Pangkalan terakhir).

KEMBALI :

Pasar Banjar Sugihan - Raya Tengger - Wisma Tengger V - Raya Tengger Kandangan - Jl. Manukan Mukti - Manukan Tama - Manukan Dalam - Lempung Tama - Balongsari Tama - Pangkalan Balongsari - Balongsari Tama - Balongsari Tama Tengah - Darmo Indah Sari - Darmo Indah Barat - Darmo Indah Timur - Darmo Harapan - Puncak Darmo Permai - Sukomanunggal Jaya - Ngesong - Dukuh Kupang Barat - Dukuh Kupang XXV - Raya Dukuh Kupang - Mayjen Sungkono - Adityawarman - Hayamwuruk - Brawijaya - Terminal Joyoboyo.

KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
DAERAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA

M. BAMBANG SUPRIHADI, SH
Pembina
NIP. 230 011 145

P E R M O H O N A N
IJIN / PERPANJANGAN TRAYEK ANGKUTAN
PENUMPANG UMUM DALAM KOTA

Surabaya,

Kepada

Yth. Bapak Kepala Dinas Lalu Lintas dan
 Angkutan Jalan
 Kota Surabaya

di -

SURABAYA

Perihal : Permohonan Pembaharuan Ijin
 Trayek Angkutan Penumpang
 Umum Dalam Kota

Yang bertanda tangan di bawah ini kami :

N a m a :

A l a m a t :

P e k e r j a a n :

Sehubungan dengan akan / telah habis masa berlakunya Ijin Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota, maka mohon dengan hormat untuk dapatnya diperbaharui Ijin Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota bagi kendaraan dengan pemilikan dan identitas sebagai berikut :

Nama / Alamat :	No. STUK :
No. Kendaraan :	No. Lambung :
No. Rangka :	No. Mesin :
No. Ijin Trayek :	Tanggal :
Lyn / Route :	

Sebagai kelengkapan permohonan diatas, bersama ini kami lampirkan :

1. Copy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK)
2. Copy Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota (Lama)
3. Copy Ijin Usaha Angkutan Kendaraan Bermotor Penumpang Umum
4. Copy Surat Tanda Uji Kendaraan (Keur)
5. Copy Kartu Tanda Penduduk (KTP)

Demikian Permohonan kami sanggup mentaati semua ketentuan yang berlaku.

P e m o h o n .

P E R M O H O N A N
IJIN / PERPANJANGAN TRAYEK ANGKUTAN
PENUMPANG UMUM DALAM KOTA

Surabaya, 2-12-1999

Perihal : Permohonan Pembaharuan Ijin
Trayek Angkutan Penumpang
Umum Dalam Kota -----

Kepada
Yth. Bapak Kepala Dinas Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan Daerah
Kotamadya Daerah Tk. II Surabaya
di

SURABAYA

Yang bertanda tangan di bawah ini kami :

Nama : *A. Munjung*
Alamat : *Desa ...*
Pekerjaan :

Sehubungan dengan akan / telah habis masa berlakunya Ijin Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota, maka mohon dengan hormat untuk dapatnya diperbaharui Ijin Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota bagi kendaraan dengan pemilikan dan identitas sebagai berikut :

Nama / Alamat :	<i>A. Munjung</i>	No. STUK :	<i>B 28 07 K</i>
No. Kendaraan :	<i>L-1990-DE</i>	No. Lambung :	
No. Rangka :	<i>Kf 30 13700</i>	No. Mesin :	<i>5K 918 06</i>
No. Ijin Trayek :		Tanggal :	
Lyn / Route :	<i>TV</i>		

Sebagai kelengkapan permohonan diatas, bersama ini kami lampirkan :

1. Copy Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNKB)
2. Ijin Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota (Lama)
3. Copy Ijin Usaha Angkutan Kendaraan Bermotor Penumpang Umum
4. Copy Surat Tanda Uji Kendaraan (Keur)
5. Copy Kartu Tanda Penduduk (KTP)

Demikian Permohonan kami sanggup mentaati semua ketentuan yang berlaku.

P e m o h o n ,

(_____)



IP PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
PEMERINTAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA
DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH

Jl. Arif Rakhman Hakim No. 131 - 133 Telp. 5997940, Fax. 5929056 Surabaya

KEPUTUSAN

KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH
KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA
NOMOR : 551.21/ /IT/402.5.15/

TENTANG

IZIN TRAYEK ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA
DI WILAYAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA

- MEMBACA** : Surat permohonan tanggal
- MENIMBANG** : Bahwa untuk kelancaran dan ketertiban pelayanan angkutan orang dalam trayek tetap dan teratur perlu diatur dengan Keputusan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kotamadya Dati II Surabaya.
- MENGINGAT** : 1. Undang-undang Nomor 14 Thn 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya;
 2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
 3. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 3 Tahun 1989 tentang Izin Trayek bagi kendaraan bermotor Angkutan Penumpang Umum Dalam Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya;
 4. Keputusan Kepala Dinas LLAJD Propinsi Dati I Jawa Timur Nomor 551.2/1389/110/1999 tentang Penetapan jaringan trayek angkutan kota di wilayah Kotamadya Dati II Surabaya;
 5. Surat Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 551.21/070.1/402.2.01/99 tanggal 09 Januari 1999 perihal Rekomendasi penambahan dan perpanjangan jalur lyn.

M E M U T U S K A N

MENETAPKAN :

PERTAMA : Memberikan Izin trayek angkutan penumpang umum dalam kota kepada :

- | | | |
|--------------------|---|------------------|
| a. Nama | : | |
| b. Alamat | : | |
| c. No. Kendaraan | : | |
| d. No. Rangka | : | No. Mesin : |
| e. Merk Kendaraan | : | Thn. Pembuatan : |
| f. Pada Trayek/lyn | : | |

(route terlampir)

- KEDUA** : Izin trayek ini diberikan untuk mengangkut penumpang sesuai dengan Surat Uji dari DLLAJD Propinsi Dati I Jawa Timur.
- KETIGA** : Dalam operasionalnya harus memenuhi persyaratan :
 a. Tersedia kotak obat lengkap dengan isinya.
 b. Kartu pengawasan sebagai turunan dari Surat Izin Trayek ini harus dibawa setiap saat kendaraan beroperasi.
 c. Harus tersedia tempat sampah dalam kendaraan bagi penumpang.
 d. Harus memperhatikan keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang.
- KEEMPAT** : Masa berlakunya Keputusan ini sampai dengan tanggal
- KELIMA** : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan dalam penetapannya akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : **S U R A B A Y A**
 Tanggal : _____

KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH
KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA

Tembusan disampaikan kepada :

- Yth : 1. Sdr. Walikotamadya KDH Tk. II
 Surabaya (sebagai laporan)
 2. Sdr. Kepala Inspektorat Wilayah
 Kodya Dati II Surabaya.

M. BAMBANG SUPRIHADI, SH
 P e m b i n a
 NIP 230 011 145

z:\ws\ao\it



PEMERINTAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA
DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH

Jl. Arif Rakhman Hakim No. 131 - 133 Telp. 5997940, Fax. 5929056 Surabaya

KEPUTUSAN

KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH
 KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA
 NOMOR : 551.21/ 104/IT/402.5.15/ 1999

TENTANG

IZIN TRAYEK ANGKUTAN PENUMPANG UMUM DALAM KOTA
 DI WILAYAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA

- MEMBACA** : Surat permohonan sdr. A.Sunaryono, Menur II-C/26-D Surabaya tanggal 02 Desember 1999 perihal Permohonan Izin Trayek Angkutan Penumpang Umum Dalam Kota.
- MENIMBANG** : Bahwa untuk kelancaran dan ketertiban pelayanan angkutan orang dalam trayek tetap dan teratur perlu diatur dengan Keputusan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Kotamadya Dati II Surabaya.
- MENGINGAT** : 1. Undang-undang Nomor 14 Thn 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya;
 2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 68 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
 3. Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 3 Tahun 1989 tentang Izin Trayek bagi kendaraan bermotor Angkutan Penumpang Umum Dalam Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya;
 4. Keputusan Kepala Dinas LLAJD Propinsi Dati I Jawa Timur Nomor 551.2/1389/110/1999 tentang Penetapan jaringan trayek angkutan kota di wilayah Kotamadya Dati II Surabaya;
 5. Surat Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 551.21/070.1/402.2.01/99 tanggal 09 Januari 1999 perihal Rekomendasi penambahan dan perpanjangan jalur lyn.

M E M U T U S K A N

MENETAPKAN :

PERTAMA : Memberikan Izin trayek angkutan penumpang umum dalam kota kepada :

- | | |
|--------------------|---|
| a. Nama | : A. SUNARYONO |
| b. Alamat | : MENUR II-C/26-D SURABAYA |
| c. No. Kendaraan | : L - 1990 - DC |
| d. No. Rangka | : KF50-137088 |
| e. Merk Kendaraan | : TOYOTA KIJANG |
| f. Pada Trayek/lyn | : JOYOBOYO - MANUKAN KULON/ BANJAR SUGIHAN/
CITRA RAYA P.P. (TV) |
- (route terlampir)

KEDUA : Izin trayek ini diberikan untuk mengangkut penumpang sesuai dengan Surat Uji dari DLLAJD Propinsi Dati I Jawa Timur.

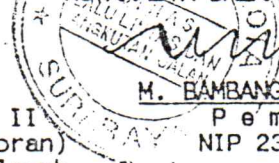
KETIGA : Dalam operasionalnya harus memenuhi persyaratan :
 a. Tersedia kotak obat lengkap dengan isinya.
 b. Kartu pengawasan sebagai turunan dari Surat Izin Trayek ini harus dibawa setiap saat kendaraan beroperasi.
 c. Harus tersedia tempat sampah dalam kendaraan bagi penumpang.
 d. Harus memperhatikan keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang.

KEEMPAT : Masa berlakunya Keputusan ini sampai dengan tanggal 04 DESEMBER 2004

KELIMA : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan dalam penetapannya akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : S U R A B A Y A
 Tanggal : 04 DESEMBER 1999

KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH
 KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA



M. BAMBANG SUPRIHADI, SH

Tembusan disampaikan kepada :

- Yth : 1. Sdr. Walikotamadya KDH Tk. II Surabaya (sebagai laporan)
 2. Sdr. Kepala Inspektorat Wilayah Kodya Dati II Surabaya.

2:\ws\ao\it



PEMERINTAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA
DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH

Jl. Arief Rakhaman Hakim No. 131-133 Telp. 5997940 Surabaya

KARTU PENGAWASAN

NOMOR : 551.21/00020.MKR/402.5.15/1999

UNTUK MENGGANGKUT ORANG DENGAN MOBIL PENUMPANG UMUM/MOBIL BUS UMUM

- Dasar Hukum :
1. Undang-undang No. 14 Tahun 1992
 2. Perda No. 3 Tahun 1989 Tgl.16 Maret 1989
 3. Perda No.13 Tahun 1996 Tgl. 4 Juni 1996
 4. SK. Walikotaamadya No. 02 Tahun 1998 Tgl. 9 Januari 1998

Kepada : A. SUNARYONO
 Alamat : MENUR 2-C/26-D SBY
 Jenis Kendaraan : MIKROLET
 Daya Angkut : SESUAI BUKU UJI
 No Lambung : 120
 Kode Lyn/KPS : IV /3601/.MKR/1999
 Pada Trayek :

JAYOGROYO-MANUKAN KULON P.P./JOYOGROYO-BANJAR SUGIHAN P.P./JOYOGROYO
 CITRA RAYA P.P.

Berlaku s/d : Tanggal 31 DESEMBER 2000

Dengan Ketentuan :

1. Permohonan pembaharuan KPS diajukan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sebelum masa berlakunya habis.
2. KPS yang habis masa berlakunya harus dikembalikan pada waktu pengambilan yang baru.
3. Pemegang KPS diwajibkan mematuhi peraturan perundang undangan Lalu-lintas dan Angkutan Jalan.
4. Pelanggaran terhadap ketentuan diatas akan berakibat di cabutnya KPS ini.

SURABAYA, 03 Desember 1999
 KEPALA DINAS LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAERAH
 KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA

M. Bambang Suprihanti
 M. BAMBANG SUPRIHANTI
 Pembina

NIP. 230 011 145

PEMERINTAH KOTAMADYA
DAERAH TINGKAT II SURABAYA
DINAS PENDAPATAN DAERAH

SURAT PEMBERITAHUAN
PEMBAYARAN RETRIBUSI

NOMER

JL. JIMERTO NO. 25 - 27

IJIN TRAYEK

YPT / RIT/PNG/XII/99

Nama Pemohon : A. Sunaryono

Pekerjaan :

Alamat : Menur 2 C/26 D Sby

N P W P D

Nomer Permohonan :

1. PERINCIAN KENDARAAN :

- a. Merk / Type : T.K. jang
- b. Jenis / Model : Mikrolet
- c. Tahun Pembuatan : 1993
- d. Nomer Polisi : L - 1990 - DC
- e. Lyn : TV

2. MASA RETRIBUSI ¹⁹⁹⁹ ~~1993~~ s/d ²⁰⁰⁰ ~~1993~~ 31 Des ~~1993~~ (2 THN)

3. JUMLAH RETRIBUSI YANG HARUS DIBAYAR :

2 X Rp. 24.000,- = Rp. 48.000,- (REKOM)

Surabaya, 4-12-1999

A. N. KEPALA DINAS PENDAPATAN DAERAH
TINGKAT II SURABAYA
KEPALA SEKSI PENAGIHAN



Drs GATOT SURJONO

NIP. Penata

Ayat Penerima :

1. 2. 2. 100 020

CATATAN : Lembar 1,5 : di kembalikan kepada pemohon untuk mengambil
ijin asli

Lembar 2 : Untuk Bendaharawan Khusus Penerima

Lembar 3 : Untuk Seksi Pembukuan Dan Pelaporan

Lembar 4 : Untuk Seksi Penagihan

Pembayaran ini dinyatakan lunas
jika telah disyahkan / validasi-
kas register atau cap / tanda tangan
Bendaharawan Khusus Penerima.

04 DEC 1999
Teraan Kas Register / Tanda Te
rima / Cap Bendaharawan Khu
sus Penerima

MODEL : DPD II 51 B