

NILAI EKONOMI PENEGAKKAN DISIPLIN LALU LINTAS DI LAMPU MERAH BUBULAK, KOTA BOGOR TERHADAP PENDAPATAN DAERAH (*Benchmarking Kasus Di Malaysia*)

A. Faroby Falatehan *)
Adrianus Dwi Siswanto **)

Dosen Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor
Peneliti Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan
Jalan Lapangan Banteng Jakarta Pusat

ABSTRACT

Traffic violations is still not taken seriously in Indonesia, unfor tunately gafe a big impact on regional income. This study discussed about the impact the implementation of traffic discipline on local income based on Law No. 21 of 2009.

This study approaches the number of violations associated with the penalties for violations. Observations was conducted in the morning, afternoon and evening for 2 hours which is a solid hour passengers. While the observations made to the vehicle who commits an offense within that period. Further estimated the average per day of violation for the incident and then calculated the amount of the fine revenue in certain periods.

The results of the study found that the estimate of receipts relatively large fines which indicates the first violation ever occurred that indicate the presence of non-compliance of traffic regulations. The second penalty is the appropriate option to create a deterrent effect on the offense. Fines provide benefits to local government as a source of income as well as educate the public transportation drivers to obey the rules.

In Malaysia, a fine policy can be effective because the workers are very disciplined and a being of the rules. On the other hand it is designed with a simple mechanism in which fines violators will pay the fine at the time of extending the driver's license. This approach is effective for improving adherence offenders while keeping the fine revenue obviously go into the treasury account.

Key Words: *traffic violations, discipline, Law No. 21 of 2009, revenues*

PENDAHULUAN

Bogor merupakan kota penyangga ibukota, terdiri dari Kota Bogor dan Kabupaten Bogor. Sebagai kota penyangga ibukota, ternyata perkembangan penduduknya lebih cepat daripada perkembangan fasilitas infrastrukturnya, terutama infrastruktur transportasi yang terdiri atas jalan dan sarana

lainnya, termasuk rambu-rambu lalulintas. Selain itu, Bogor (baik kota maupun kabupaten) memiliki angkutan kota yang tidak sedikit, sehingga terkenal sebagai *Kota Sejuta Angkot*. Pilihan masyarakat atas transportasi massal lebih pada moda angkot belum pada jenis moda transportasi lainnya, seperti trem ataupun bus dengan kapasitas yang lebih besar.

Kemacetan di Bogor, salah satunya disumbang oleh angkutan kota, bukan saja karena jumlahnya yang relatif banyak, tapi juga karena para supir angkutan tersebut memiliki disiplin rendah dalam mengemudikan kendaraannya, termasuk menghentikan kendaraannya. Akibatnya dapat merugikan banyak pihak, seperti penumpang, pengendara yang lain dan pengemudi angkot itu sendiri.

Falatehan, 2005, dalam analisisnya mengenai Kebijakan Alternatif mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bogor, menyebutkan bahwa salah satu alternatif kebijakan dalam mengatasi kemacetan di Kota Bogor ini dengan cara meningkatkan disiplin para pengendara. Oleh karena itu, tulisan ini bertujuan untuk menindaklanjuti hasil analisis Falatehan, 2005, yaitu dengan menghitung nilai disiplin dari pengendara, khususnya pengemudi angkutan kota di Kota Bogor berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya dilihat dampak dari diterapkannya disiplin ini terhadap pendapatan daerah. Kajian ini difokuskan terhadap kemacetan yang diakibatkan adanya kendaraan, khususnya kendaraan umum yang parkir sembarangan dalam menunggu kendaraannya dipenuhi penumpang. Jadi kemacetan yang bersumber dari parkir sembarangan tersebut yang selanjutnya akan didenda untuk memberikan pendapatan sekaligus efek jera terhadap pelanggar lalu lintas.

Kajian dilakukan di daerah sekitar lampu merah Bubulak, yang berada diantara Terminal Laladon dan terminal Bubulak. Dimana di era otonomi daerah telah memberikan kewenangan yang cukup besar bagi setiap daerah otonom untuk mengeluarkan regulasi terkait dengan

bidang lalu lintas sepanjang tidak bertentangan dengan UU No 22 Tahun 2009.

Pemerintah Kota Bogor dan Pemerintah Kabupaten Bogor memanfaatkan otonomi daerah untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakatnya dengan membangun terminal Bubulak dan terminal Laladon. Keberadaan terminal Bubulak dan terminal Laladon memiliki jarak yang berdekatan sehingga memunculkan berbagai permasalahan. Lalu lintas di sekitar terminal yang tidak tertib, serta ketidaknyamanan dan ketidaktertiban pengguna terminal merupakan masalah yang timbul akibat jarak kedua terminal yang terlalu berdekatan (Oktoriyana, 2007).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis nilai kemacetan sudah banyak dilakukan, sedangkan tulisan ini difokuskan untuk menganalisis nilai ekonomi dari disiplin berlalu lintas para supir angkot berdasarkan atas UU No 22 Tahun 2009. Dengan penelitian ini diharapkan dapat diperoleh informasi mengenai nilai ekonomi manakala para sopir angkot tersebut bersikap disiplin dalam berlalu lintas.

Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat menilai potensi pendapatan dari nilai disiplin yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah, khususnya di Kota Bogor. Oleh karena itu diharapkan kajian ini dapat bermanfaat bagi pemerintah daerah dan aparat penegak hukum. Dengan diperolehnya nilai denda atas tidak disiplinnya para sopir angkot maka pemerintah memperoleh dua manfaat sekaligus. Pertama ada potensi pendapatan yang dapat menambah penerimaan Pemda. Kedua

ada upaya untuk menciptakan efek jera bagi para sopir angkot yang melanggar aturan lalu lintas supaya semakin meningkatkan disiplin dalam berlalu lintas. Dengan demikian setidaknya aspek ekonomi dan sosial dapat diperoleh atas penelitian ini.

TINJAUAN PUSTAKA

Kota Bogor merupakan kota yang mengalami perkembangan sangat cepat, sehingga pertumbuhan kotanya kalah dengan pertumbuhan jumlah penduduknya, selain itu jumlah dan panjang jalannya pun kalah dengan jumlah kendaraannya. Akibat dari jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, maka akan mengakibatkan kemacetan. UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa setiap kendaraan yang parkir sembarangan di tempat yang dilarang berdasarkan Pasal 106 ayat (4) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Berdasarkan penelitian Chaerawati (2004), yang meneliti mengenai analisis permintaan angkutan kota serta kaitannya terhadap tata ruang wilayah Kota Bogor, berkesimpulan bahwa terdapat kelebihan jumlah angkutan kota yang dilihat dari perbandingan antara jumlah penumpang dan kapasitas angkutan kota di Kota Bogor. Rekomendasi atas hasil penelitian tersebut adalah pemerintah harus bersikap selektif dalam menentukan jumlah dan alokasi angkot dan jaringan trayek yang ada.

Sementara itu menurut penelitian Falatehan, 2005, pelaku utama penyebab kemacetan di Kota Bogor adalah pemerintah. Hal ini dikarenakan kurang

ketatnya Pemerintah Kota Bogor dalam penegakkan aturan, seperti membatasi perizinan jumlah kendaraan yang ada di Kota Bogor, karena setiap tahun jumlah kendaraan meningkat. Hal lainnya adalah pemberian izin untuk kawasan perdagangan, yaitu terpusatnya fasilitas perdagangan di tengah kota. Peran pemerintah yang tidak harmonis tersebut mendorong terjadinya berbagai pelanggaran lalu lintas.

Selain itu kendala utama kemacetan di Kota Bogor adalah penegakkan hukum. Hal ini dapat dilihat di jalanan, seperti pengemudi tidak disiplin menurunkan/menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, berhenti di tempat terlarang, pengguna jalan tidak disiplin, naik/turun di tempat terlarang, pekerja informal/kaki lima yang tidak tertib, penyalahgunaan wewenang oleh petugas, konsistensi penegakkan hukum, tidak jelasnya sanksi bagi yang melanggar, kurangnya perangkat hukum, aturan yang ada tidak jelas mengatur sehingga perlu dipertegas dan petugas penegak hukum dilapangan kurang (Falatehan, 2005).

Kajian ini dilakukan di lampu merah Bubulak, yang terdapat diantara dua buah terminal yaitu terminal Laladon dan terminal Bubulak. Menurut Oktoriyana, 2007, yang melakukan analisis persepsi masyarakat terhadap terminal Laladon dan terminal Bubulak, diperoleh hasil bahwa dengan adanya dua terminal yang memiliki fungsi sama dan dibangun dengan lokasi yang berdekatan membuat sebagian masyarakat pengguna secara umum merasa bingung atau kesulitan. Selain hal tersebut, terdapat persepsi bahwa dengan adanya kedua terminal tidak menjadikan kemacetan di sekitar terminal menjadi berkurang dan kemampuan terminal mendukung daerahnya

masing-masing belum tercapai dengan baik.

Hasil analisis keterkaitan menunjukkan bahwa terminal yang memiliki kesesuaian dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan dan memiliki kesesuaian yang baik dengan peranan yang diinginkan adalah terminal Bubulak. Sedangkan terminal Laladon kurang memenuhi kesesuaian baik maupun dengan peranannya (Oktoriyana, 2007).

METODOLOGI

Analisis ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan dari nilai pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara berdasarkan atas UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Analisis dilakukan dengan mengestimasi banyaknya kendaraan yang parkir secara sembarangan di lampu merah Bubulak/Sindangbarang. Pengemudi yang parkir secara sembarangan ini jika dilakukan tindakan tegas dari aparat yang berwenang, maka ia akan ditilang. Tilang tersebut mewajibkan pengemudi untuk membayar uang denda yang selanjutnya disetorkan ke rekening kas daerah.

Berdasarkan UU ini, maka setiap kendaraan yang parkir sembarangan di tempat yang dilarang berdasarkan pasal 106 ayat (4) huruf e, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Dalam analisis ini menggunakan denda, yaitu sebesar Rp 250.000,00 per kendaraan.

Asumsi lain yang digunakan adalah dalam satu hari, lebih dari 390 kendaraan angkutan kota yang berasal dari Kota

Bogor beroperasi, yaitu angkutan kota nomor 02, 03, 14 dan 15 (Berdasarkan atas **Keputusan Walikota Bogor No : 551.245-109.1 tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Jumlah Kendaraan Angkutan Kota di wilayah Kota Bogor**). Sedangkan angkutan kota yang berasal dari Kabupaten Bogor ialah angkutan kota dengan nomor 05. Angkutan 05 ini memiliki banyak cabang, yaitu ke Leuwiliang, Ciampea, Situ Daun, Kampus Dalam, Jasinga, Cibeureum dan lainnya, dengan asumsi jumlah kendaraan yang beroperasi sama dengan angkot dari Kota Bogor.

Selain itu, disini pun akan digambarkan model/*benchmarking* dari negara lain dalam mengatasi pelanggaran lalu lintas, yaitu Negara Malaysia. *Benchmarking* ini hanya sebatas operasional saja dari kasus polisi dalam menegakkan aturan dalam menghadapi pelanggar lalu lintas.

Kebijakan terhadap Angkutan Umum di Kota Bogor

Pemerintah Kota Bogor dalam mengatasi kemacetan yang ada di kota, telah melakukan banyak kebijakan. Beberapa kebijakan antara lain:

1. Peremajaan angkot

Angkutan umum jenis bemo sebanyak 240 unit tidak lagi diijinkan beroperasi di wilayah Kota Bogor pada tahun 2010. Kebijakan tersebut sebagai salah satu bentuk penataan transportasi yang telah dilakukan pemerintah kota Bogor seperti penghapusan ijin operasional angkutan bemo yang sebelumnya beroperasi sebagai salah satu bentuk dari penataan transportasi.

2. Pergiliran operasi angkutan kota;

Jumlah angkot di Kota Bogor saat ini mencapai 3.414 unit dari 24 trayek

yang ada. Kebijakan ini selain untuk mengurangi kemacetan, juga membuat daya saing dalam sarana transportasi menjadi lebih baik. Dampak yang telah dihasilkan dengan pemberlakuan sistem giliran tersebut yakni berkurangnya enam ratus unit angkot dalam sehari. Menurut Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) Kota Bogor, kebijakan pembagian waktu operasional angkot tersebut bertujuan untuk mengurangi biaya operasional angkot/sopir dan mengurangi kepadatan lalu lintas.

3. Sertifikasi Supir angkot

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo), Kota Bogor membuat kebijakan baru. Dishubkominfo mewajibkan setiap pengemudi angkot bersertifikat. Untuk memperoleh sertifikat, puluhan sopir di Kota Bogor diikutsertakan dalam pembinaan dan penyuluhan tertib lalu-lintas. Tujuan sertifikasi kepada para sopir angkot ini merupakan salah satu upaya pengenalan etika berkendara terhadap pengemudi angkutan umum. Para pengemudi yang mengikuti program sertifikasi ini adalah yang mendapat rekomendasi dari masing-masing pihak trayek. Para sopir yang mengikuti sertifikasi antara lain angkot jurusan 02, 03, 01 dan supir bus Trans Pakuan. "Pengemudi yang sudah disertifikasi nantinya akan dijadikan sebagai percontohan bagi pengemudi lain diharapkan pengemudi yang sudah disertifikasi bisa lebih mahir dalam mengemudi sehingga tingkat kecelakaan bisa ditekan.

Eksternalitas Negatif yang Ditimbulkan dari Pengemudi Angkot

Selain mendapatkan kemudahan dengan adanya angkot, juga ada dampak sampingan yang diakibatkan tidak disiplinnya pengemudi angkot. Maharani et al, 2011 menyebutkan mengenai perilaku kurang terpuji dari pengemudi angkot di Bogor, seperti:

1. Sering melanggar rambu-rambu lalu lintas.
Beberapa hal yang sering dilanggar oleh pengemudi angkot adalah melanggar lampu lalu lintas dan melanggar marka jalan.
2. Berhenti sembarangan untuk mengangkut dan menurunkan penumpang.
3. Memotong jalan atau membelok tanpa memberi lampu isyarat.
4. Sering berhenti mendadak.
5. Menelantarkan penumpang dan memotong trayek.
6. Berhenti di sembarang tempat.
7. Muatan armada melebihi kapasitas.
8. Kurang memperdulikan kondisi mesin.
9. Menggunakan *handphone* saat mengemudi.
10. Merokok saat mengemudi.
11. Tidak mengembalikan uang kembalian atau dengan sengaja mengembalikan uang kembalian kurang dari semestinya.
12. Ketidakjelasan tarif.

Model Penegakkan Disiplin bagi Pelanggar Lalu Lintas di Malaysia

Jumlah kendaraan di Malaysia tidaklah sedikit, sebagai Negara yang memiliki pendapatan perkapita hampir mencapai USD 10.000 per tahunnya, maka hampir

setiap rumah tangga di Malaysia memiliki kendaraan. Kemacetan di Malaysia pun tidak kalah dengan di Bogor, misalnya saja untuk menempuh perjalanan dari Kota Kajang ke Kuala Lumpur, sepanjang 40 km, hampir sama dengan jarak tol Jagorawi, dalam keadaan lengang dapat ditempuh dengan waktu 30 menit, tetapi jika melakukan perjalanan dalam keadaan jalan yang ramai, seperti pagi hari ketika akan berangkat kerja dan sore hari selepas kerja, maka perjalanan ditempuh hingga 1,5 jam.

Sementara itu dalam menghadapi para pelanggar lalu lintas, para polisi di negeri jiran ini tidak begitu susah dalam menerapkan disiplin, untuk kasus mobil yang parkir sembarangan, para pengendara akan diingatkan terlebih dahulu mengenai larangan parkir yang ada. Jika tidak ada pengendaranya, maka para polisi dengan mudahnya langsung menyimpan surat tilangnya di mobil yang melanggar aturan lalu lintas/parkir tersebut.

Jumlah denda (disebut saman) yang diberikan terhadap pengemudi yang memarkir kendaraan sembarangan adalah RM 50 (sekitar Rp 150.000), yang dapat dibayarkan langsung kepada polisi yang menilang, jika tidak, maka harus dibayarkan di kantor polisi. Jika dibayarkan dalam waktu kurang dari 2 minggu setelah ditilang, maka jumlah denda yang dibayarkan mendapat *discount* 40 persen, menjadi RM 30 (sekitar Rp 90.000).

Selanjutnya, jika belum dilakukan pembayaran, maka pihak berwenang akan melayangkan surat ke alamat orang yang melanggar peraturan tersebut. Tentu saja disini, pihak berwenang dapat mengetahui alamat orang yang dikenai denda itu berdasarkan atas nomor polisi kendaraan yang ditilangnya.

Jika dilihat model tersebut, sangat mudah orang tidak membayar denda tersebut. Jika orang yang ditilang itu tidak mau membayar, maka polisi tidak perlu sibuk untuk mencari orang tersebut, namun tinggal ditambahkan saja besar denda ke tagihan pajak kendaraan bermotor (STNK) ketika yang bersangkutan mengurus pajaknya, jika tidak dibayar, maka STNK tidak dapat dikeluarkan. Dengan demikian ada keterkaitan antara denda dan penerbitan ijin yang sifatnya regular.

Berdasarkan gambaran tersebut, tidaklah sulit untuk menerapkan disiplin di jalanan untuk mendapatkan kenyamanan dalam berkendara di jalan, karena dengan demikian orang tidak akan parkir sembarangan, jika parkir sembarangan maka ia akan ditilang, yang jika tidak dibayar maka akan ditambahkan dalam pembayaran pajak kendaraannya. Selain itu di Malaysia ini berlaku model penghargaan terhadap orang yang membayar denda pada waktunya, yaitu berupa pengurangan jumlah denda.

Sistem seperti ini dapat meminimalkan korupsi yang terjadi di jalan raya. Secara rinci dapat dilihat pada gambar 1.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lampu merah Bubulak berada di daerah Kota Bogor, lokasi ini merupakan lokasi yang sangat strategis, berada diantara dua buah terminal, yaitu terminal Laladon dan terminal Bubulak. Kedua terminal ini memiliki jarak yang relatif dekat, yaitu sekitar 2 km. Terminal Bubulak merupakan terminal yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Bogor, sedangkan Terminal Laladon merupakan terminal yang dimiliki oleh Pemerintah Kabupaten Bogor.



Gambar 1. Model penyelesaian pelanggaran lalu lintas di Malaysia

Letak dari kedua terminal yang berdekatan ini membuat salah satu terminal menjadi mati, karena kalah bersaing dengan terminal yang lainnya. Hal lain yang menarik adalah dari kedua terminal ini, terminal Laladon merupakan terminal yang favorit, walaupun berdasarkan kajian Oktoriyana, 2007, dinyatakan bahwa terminal Laladon ini merupakan terminal yang tidak layak jika dilihat sebagai terminal antar kota, karena luas lahan yang tidak sesuai dengan standar yang dinyatakan oleh Kementerian Perhubungan, yang mengakibatkan kemacetan yang relatif panjang, yang dikarenakan adanya kendaraan umum yang lalu lalang masuk terminal, serta kendaraan umum yang menyeberang jalan untuk keluar dari terminal ini. Selain itu letak terminal yang relatif dekat dengan lampu merah Bubulak, ini mengakibatkan kemacetan juga antara Lampu Merah Bubulak dan Terminal Laladon.

Di lain pihak, antara Lampu Merah Bubulak dengan terminal Bubulak, tidak terjadi kemacetan, hal ini dikarenakan terminal Bubulak disinggahi oleh kendaraan

umum yang jumlahnya lebih sedikit dibandingkan dengan kendaraan umum yang singgah di terminal Laladon. Beberapa angkutan umum bahkan lebih tertarik untuk menunggu penumpang di terminal Laladon dan sekitarnya dibandingkan dengan menunggu penumpang di terminal Bubulak.

Sebagai informasi, kedua terminal ini sebenarnya merupakan terminal tempat bertemunya dua kumpulan kendaraan umum yang berasal dari Kota Bogor dan kendaraan umum yang berasal dari Kabupaten Bogor, sehingga jumlah kendaraan yang relatif banyak ini mengakibatkan kemacetan terhadap jalan sekitarnya. Padahal jalur ini merupakan jalur utama untuk mencapai Kampus IPB Darmaga, sehingga diwaktu lalu lintas lancar, dari Kampus IPB Baranangsiang ke Kampus IPB Darmaga dapat ditempuh dengan waktu 45 menit, tetapi jika terjadi kemacetan di daerah ini waktu yang ditempuh dapat lebih dari 1 jam.

Di daerah ini, dekat dengan lampu merah Bubulak terdapat pos polisi, tidak jarang

para polisi turut menyelesaikan masalah macet di jalur ini. Kehadiran polisi di daerah ini sangat membantu, ketika ada polisi maka para supir angkot umum akan berpikir 5 kali untuk dapat menunggu penumpang di bawah lampu merah Bubulak. Akan tetapi jika tidak ada polisi, maka akan sangat banyak kendaraan umum yang menunggu penumpang di daerah ini, sehingga membuat macet jalanan.

Berdasarkan gambaran tersebut, maka kajian ini dilakukan, dengan menggunakan aturan dari UU Lalu Lintas yang diterapkan untuk mengurai kemacetan yang terjadi. Beberapa asumsi yang diperlukan dari kajian ini adalah jumlah angkutan umum yang menunggu penumpang, yang dibandingkan jika ada polisi dan tidak ada polisi. Dengan menggunakan analisis dari Falatehan, 2005, mengenai salah satu penyebab kemacetan di Kota Bogor, yaitu tidak disiplinnya para supir angkutan dan kurang tegaknya disiplin yang diberikan oleh petugas, baik dari pemerintah Kota Bogor maupun pihak polisi, maka faktor tidak disiplin para pengemudi tersebut menjadi titik tolak dari analisis kajian ini.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, hampir setiap angkutan umum yang kosong, pasti akan menunggu penumpangnya di lampu merah Bubulak. Oleh karena itu pada kajian ini terdapat beberapa buah asumsi:

1. Diasumsikan sekitar 10 angkutan umum yang dapat dikenakan denda setiap harinya;
2. Pihak pemerintah dan kepolisian menjalankan tugasnya dengan baik dan transparan;
3. Jumlah denda yang dikenakan terhadap para pelanggar lalulintas,

yaitu menggunakan dasar parkir sembarangan, maka kendaraan tersebut akan didenda sebesar Rp 250.000.

Dari asumsi-asumsi yang ada, lalu dibuat simulasi terhadap ketiga asumsi tersebut, yaitu dengan dilakukannya perhitungan sederhana terhadap nilai yang telah diasumsikan tersebut. Berdasarkan hasil hitungan, maka akan didapatkan nilai setiap harinya adalah Rp 2.500.000, secara rinci dapat dilihat pada Tabel 1. Sedangkan jika dilakukan selama satu bulan dengan waktu efektif 20 hari, maka setiap bulannya akan didapat sebesar Rp 50.000.000.

Sementara itu jika dilakukan *discount* 50 persen dengan asumsi dibayarkan tepat waktu oleh para pelanggar lalu lintas seperti gambaran pada kasus di Malaysia, maka dalam satu hari jumlah denda yang terkumpul adalah Rp 1.250.000, sedangkan dalam satu bulan sebesar Rp 25.000.000. Sebagaimana terlihat pada Tabel 1.

Berdasarkan hasil analisis, dari satu titik saja, pendapatan pemerintah akan meningkat sebesar Rp 25.000.000 dalam satu bulan dengan adanya penegakkan aturan lalu lintas. Pendapatan akan terus meningkat manakala jumlah pelanggaran semakin tinggi. Hal ini mengingat frekwensi kendaraan angkot yang melewati jalur tersebut cukup tinggi. Saat ini rata-rata kendaraan angkot per hari melakukan kegiatannya sebanyak 10 - 15 kali pergi pulang. Total kendaraan yang beredar per hari mencapai 40 - 60 kendaraan angkot. Sehingga total frekwensi yang disediakan mencapai 400 - 600 kali layanan. Dengan jumlah tersebut maka jika tingkat ketidakdisiplinan sopir mencapai 20 persen maka akan dilakukan

Tabel 1. Analisis ekonomi dari penegakkan disiplin berlalu lintas di lampu merah Bubulak berdasarkan UU No 22 Tahun 2009

No	Jumlah Kendaraan	Besar Denda (Rp)	Total (Rp)
Bayar tidak tepat waktu			
1	10 (satu hari)	250.000	2.500.000
2	200 (satu bulan, 20 hari)	250.000	50.000.000
Bayar tepat waktu/ <i>discount</i> 50 %			
1	10 (satu hari)	125.000	1.250.000
2	200 (satu bulan, 2 hari)	125.000	25.000.000

denda terhadap lebih dari 80 - 150 layanan angkot.

Dengan data angka tersebut dapat diperkirakan bahwa pendapatan yang bersumber dari denda akan semakin meningkat semakin besar. Jika tabel di atas diasumsikan denda berdasarkan rata-rata sopir 10 angkotnya maka jika terdapat kenaikan denda mencapai 400 persen maka penerimaan atas denda akan meningkat proporsional sesuai dengan kenaikan denda tersebut.

Selain itu, maka jalanan akan menjadi lancar, tidak terhambat oleh kemacetan, yang jika dihitung maka kemacetan ini menghasilkan kerugian yang tidak sedikit jumlahnya.

Berikut ini beberapa rekomendasi dalam menjalankan kebijakan ini:

1. Polisi langsung memberikan surat tilang di tempat, selanjutnya dipersilahkan kepada yang bersangkutan untuk dapat membayarnya melalui Bank BRI (seperti yang telah dilakukan di Indonesia) ataupun kantor polisi terdekat.
2. Jika membayar langsung maka akan mendapatkan *discount*
3. Jika tidak membayar langsung dalam jangka waktu yang telah ditentukan, maka denda dibayarkan sebesar 100 persen dari jumlah yang tertera.

4. Jika tidak dibayarkan juga maka akan diakumulasikan dalam pembayaran pajak kendaraan.
5. Perlunya kesiapan IT dalam melakukan kebijakan ini
6. Adanya penghargaan yang diberikan kepada aparat penegak hukum.

Dengan adanya penerapan disiplin ini, maka diharapkan jalanan akan berjalan lancar, selain itu jika perlu diberlakukan, maka ini akan meningkatkan pendapatan dari pemerintah setempat dan aparat penegak hukum. Studi ini merupakan studi yang meminimasi dari segi jumlah kendaraan dan titiknya pun hanya satu, jika titiknya lebih dari satu maka hasilnya pun akan berlipat dari asumsi yang ada.

Oleh karena itu sebaiknya pemerintah daerah dan aparat penegak hukum dapat mempertimbangkan hal ini, karena ini tidak hanya semata-mata karena dapat meningkatkan pendapatan daerah, tetapi juga demi kelancaran lalu lintas di Kota Bogor dan sekitarnya.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Ada perbedaan yang sangat signifikan antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Malaysia dalam penegakan aturan hukum lalu lintas. Namun demikian sebetulnya

kebijakan dalam mengatasi pelanggaran lalu lintas antara di Indonesia dan di Malaysia tidak begitu jauh berbeda. Perbedaannya terletak pada implementasinya. Di Malaysia, kebijakan yang dilakukan benar-benar diimplementasikan oleh aparatnya, sedangkan di Indonesia masih belum dapat menerapkan disiplin secara keras dengan sanksi yang ada. Padahal jika sanksi diterapkan, maka jalanan akan menjadi lancar, selain itu dana yang masuk karena adanya pelanggaran lalu lintas, dapat meningkatkan pendapatan daerah.

2. Hasil simulasi menunjukkan bahwa jika rata-rata per hari ada 10 kendaraan yang kena denda maka penghasilan yang diterima pemerintah akan bertambah Rp. 50 juta dengan asumsi denda dibayar penuh. Sedangkan bila dibayar sebelum tanggal jatuh tempo akan diterima pendapatan sebesar Rp. 25 juta. Kenaikan pendapatan akan terus berlangsung manakala semakin banyak sopir angkot yang kena denda. Dengan kata lain kenaikan pendapatan akan bersifat proporsional dengan kenaikan jumlah tilang yang dikenakan bagi setiap pengemudi yang melanggar ketentuan tersebut.
3. Efek dari denda diharapkan bisa meningkatkan kesadaran untuk taat berlalu lintas. Hal ini penting mengingat tujuan dari denda adalah mengatur perilaku sopir pengemudi angkot untuk taat berlalu lintas guna mengurangi dan mencegah terjadinya kemacetan. Tujuan tersebut menjadi tujuan utama mengingat hal tersebut diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009.

B. Saran

1. Aspek utama dalam penegakan hukum adalah keberanian aparat penegak hukumnya. Jika aparat penegak hukum lemah maka bisa jadi akan terjadi pelanggaran hukum. Oleh karena itu disarankan agar aparat penegak hukum, baik polisi lalu lintas maupun petugas yang berwenang di bidang lalu lintas memiliki keberanian penegakan hukum yang semakin baik.
2. Perlu dikembangkan mekanisme pembayaran tilang atau denda yang lebih sederhana. Pengemudi yang diwajibkan membayar denda atau tilang kiranya dapat melakukan kewajibannya dengan lebih mudah. Misalnya tilang dibayar melalui ATM ataupun setor tunai pada kantor-kantor bank yang saat ini sudah tersebar.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonimous. 2010. *Angkutan Kota Bogor Diuji Coba Sistem Giliran*. <http://bataviase.co.id/node/300996>.
- Anonimous. 2010. *Sopir Angkot Kota Bogor Wajib Bersertifikat*. http://koran.republika.co.id/koran/0/116091/Sopir_Angkot_Kota_Bogor_Wajib_Bersertifikat.
- Anonimous. 2011. *Angkutan Bemo Tidak Diiijinkan Beroperasi di Kota Bogor*. <http://www.pikiran-rakyat.com/node/131359>. Selasa, 04/01/2011 - 04:41
- Chaeriwati. 2004. *Analisis Permintaan Angkutan Kota Serta Kaitannya terhadap Tata Ruang Wilayah Kota Bogor*. Skripsi. Institut Pertanian Bogor.

- DLLAJ. 2005. *Ekspose Pembenahan Transportasi Kota Bogor*. Dinas Lalu Lintas dan Jalan. Bogor.
- Falatehan, A Faroby. 2005. *Kebijakan Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bogor (Suatu Pendekatan Analisis Hirarki)*. Tesis. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta
- Maharani, Anizza DK, Andini Kusumawardhani, Fajar Sakti N H. 2011. *Problematika Angkot di Kota Seribu Angkot*. Kegiatan PKM-GT. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Oktoriyana, Andi. 2007. *Peranan Terminal Bubulak dan Terminal Laladon sebagai Terminal di Perbatasan Kota dan Kabupaten Bogor*. Skripsi Program Studi Ekonomi Pertanian Dan Sumberdaya Fakultas Pertanian Institut Pertanian Bogor. Bogor
- Pemerintah Republik Indonesia. UU No 21 Tahun 2009 mengenai *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- *) Dosen Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor Kandidat Doktor dari Fakultas Ekonomi dan Pengurusan Universiti Kebangsaan Malaysia
Email: affalatehan@gmail.com
- ***) Peneliti Badan Keuangan Fiskal Kementerian Keuangan Republik Indonesia
Email: adsiswanto@yahoo.com

